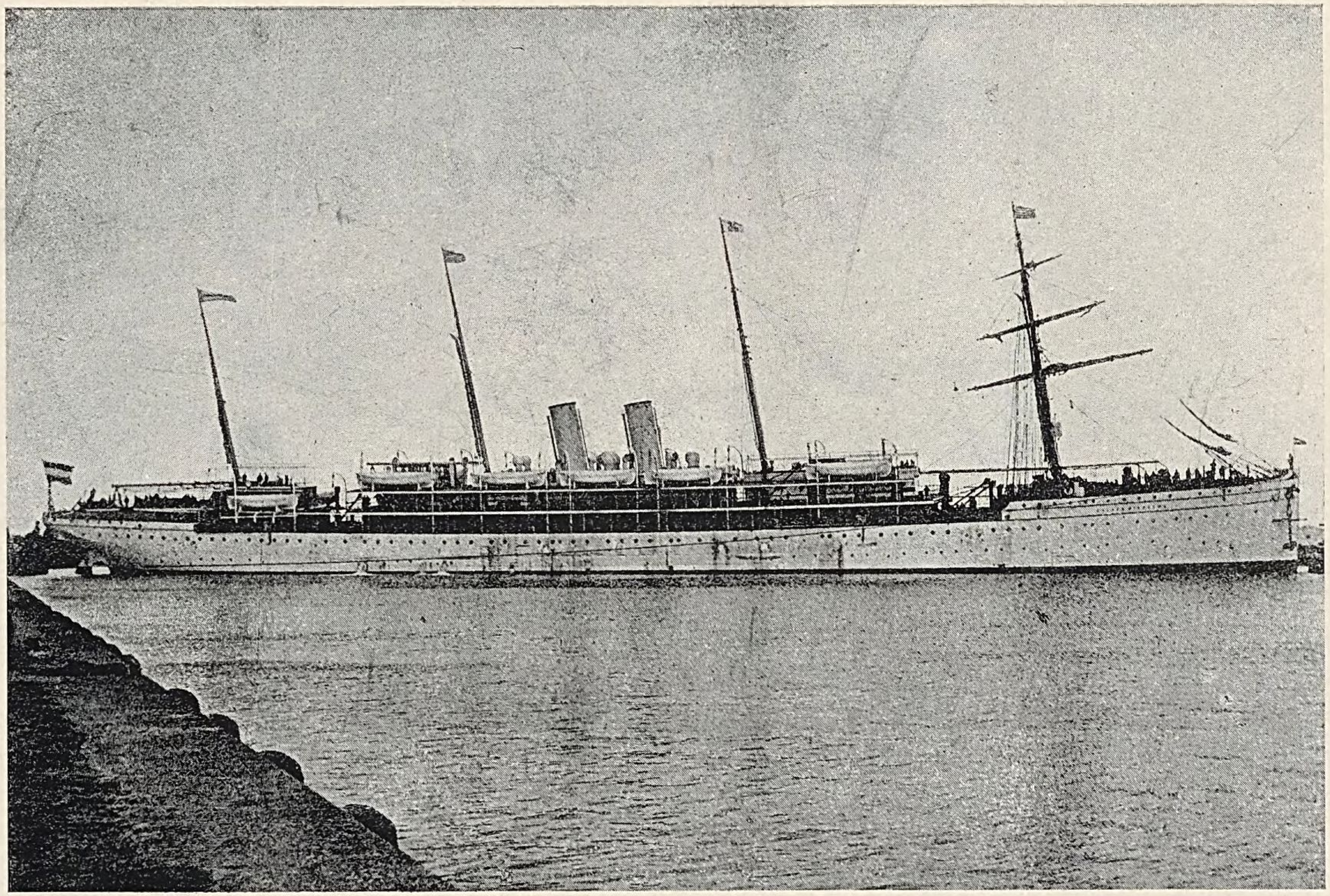
Geogr. it.
o
485 am

Reisebilder aus dem transoceanischen Dampferverkehr

von Dr. Ed. Papellier

Geogr. It. o. 485am



„KAISER WILHELM II."

REISEBILDER

AUS DEM

TRANSOZEANISCHEN DAMPFERVERKEHR

VON

DR. EDUARD PAPELLIER
SCHIFFSARZT DES NORDDEUTSCHEN LLOYD AUF DER JAPANSTATION.

MIT EINEM VORWORTE VON DR. SIEGMUND GÜNTHER.

ANSBACH (BAYERN).
MAX EICHINGERS K. B. HOFBUCHHANDLUNG.

Alle Rechte vorbehalten.

BIBLIOTHECA BAMBERGENSIS

STAATSBIBLIOTHEK BAMBERG

Typogravuren von **Dr. E. Albert** in **München.**

Fräulein Anna Papellier in Bayreuth.

Du sahst den Bruder oftmals von der Heimat scheiden,
Sahst manches Land und sturmbewegtes Meer
Sich zwischen Dir und seinem Schiffe weiten,
Nur Briefe unterhielten traulichen Verkehr.

Ich durfte viel und schönes Dir erzählen,
Von ferner Länder Pracht und manchem rauhen Tag;
Doch wusst' auch ich nichts bessres mir zu wählen,
Als Deine Antwort drauf, wenn ich im Hafen lag.

Wir sehen mehr, wenn wir zu zweien reisen,
Noch mehr vielleicht, wenn wir für andre schauen,
Wenn wir Erlebtes festzuhalten uns befleissen
Und täglich an den Heimatbriefen bauen.

Nimm hin dies Buch nach hunderttausend Meilen,
Die ich durcheilt seitdem beim Bremer Lloyd,
Und wenn dein Geist und Auge drauf verweilen,
So weiss ich, dass Dein Herz sich innig freut.

Japan, im August 1889.

Vorwort.

Es hat wohl kaum eine Zeit gegeben, in welcher weite Kreise unseres Volkes von gleich hohem Interesse für ferne Länder und Völker erfüllt waren, wie es unsere gegenwärtige ist, und mit dieser Erscheinung steht das überaus rasche Anwachsen der Reiselitteratur in nächster Beziehung. Freilich entspricht auf letzterem Gebiete die Qualität nicht immer so der Quantität, wie man es der Leser halber — vorzüglich der jugendlichen — wünschen möchte, und aus diesem Grunde erwächst der geographischen Wissenschaft die Verpflichtung, auf solche Schriften nachdrücklich hinzuweisen, welche ihrer keineswegs leichten Doppelaufgabe gerecht zu werden wissen, der Aufgabe nämlich, auf der einen Seite eine gefällige Unterhaltung, auf der anderen eine höhere, sachliche Anregung zu bieten. Dem vorliegenden Büchlein, dessen Verfasser die ihm durch seinen Beruf nahe gelegte Gelegenheit, mit offenen Augen zu sehen, mit glücklichem Geschicke auszunützen verstanden hat, darf wohl ein Platz in der zweitgenannten Klasse von Schriften mit allem Rechte zugestanden

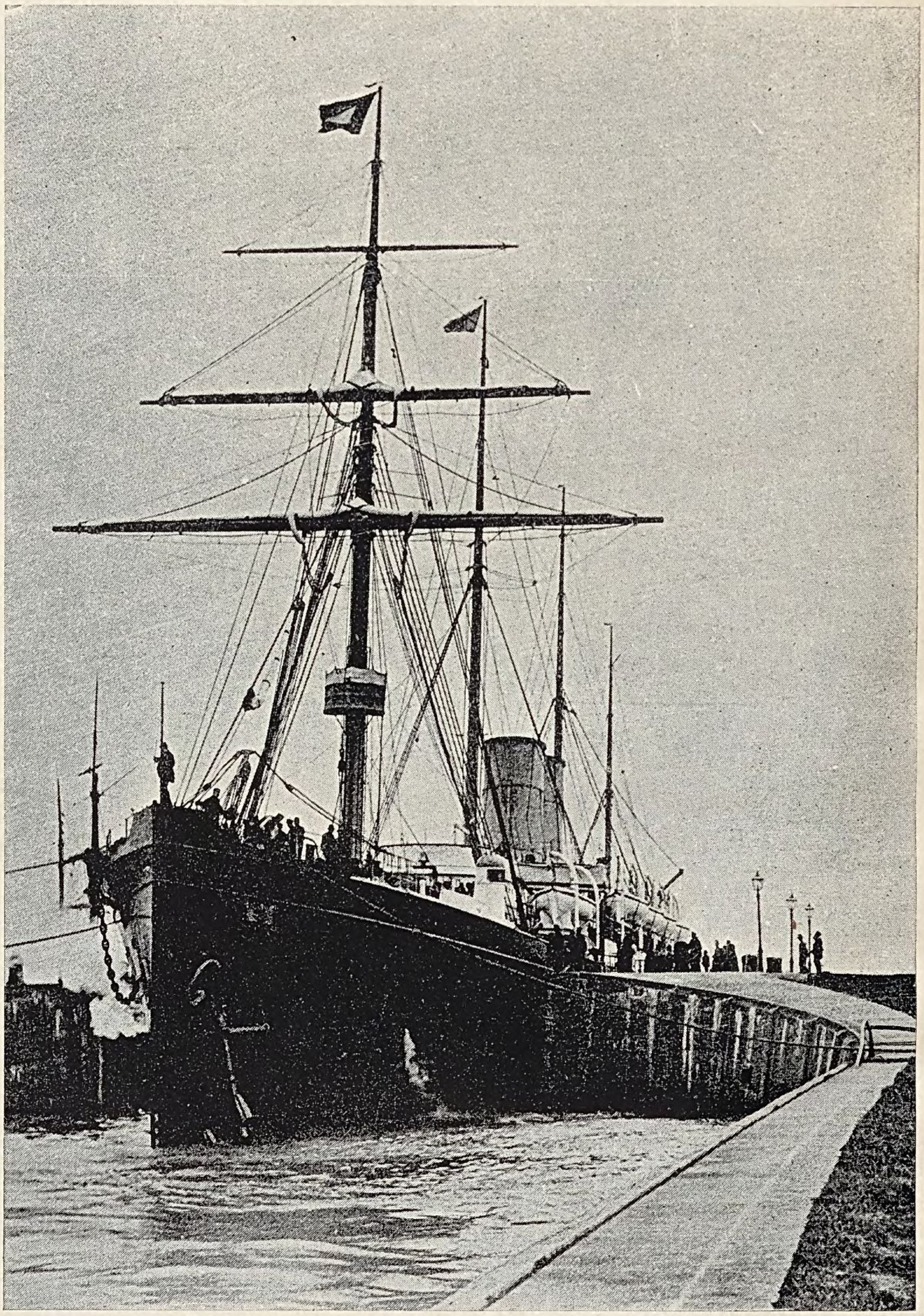
und jedem, der über die modernen Mittel des ozeanischen Verkehrs sich in leichter und angenehmer Weise zu unterrichten wünscht, kann die Lektüre des Werkchens mit gutem Gewissen anempfohlen werden. Sogar der Fachmann wird sich auf manche ihm neue und beachtenswert erscheinende Thatsache hingelenkt sehen.

München, im Oktober 1889.

S. Günther.

Inhalt.

		Seite
I.	Allgemeines	1
II.	Der Schnelldampfer-Verkehr und die New-York-Reise	13
III.	Die deutschen Reichspostdampfer nach China-Japan und Australien-Südsee	35
IV.	Die Baltimore-Linie und das Auswandererschiff	58
V.	Die ostasiatische Zweiglinie von Hongkong nach Japan	73



Norddeutscher Lloyd-Dampfer „LAHN",
Ausholen durch die Schleuse.

I.

Allgemeines.

Von Jahr zu Jahr wächst in Deutschland das Interesse am fernen Auslande. Millionen von Deutschen haben in den fernsten Ländern festen Fuss gefasst und seit der Einigung des Deutschen Vaterlandes dort ihr nationales Bewusstsein zu kräftigem Ausdruck bringen können. Eine ganze Flotte von Kriegsschiffen sorgt Jahr um Jahr für ihren Schutz auch in den entlegensten Winkeln des Erdballs, die deutschen Rhedereien haben eine Reihe von blühenden Linien nach fernen Kontinenten ins Leben gerufen und dem Aufblühen des deutschen Handels neue Bahnen eröffnet und gesichert. Vor drei Jahren hat auch das Reich durch Subventionen sein Interesse am Gedeihen solcher Linien kräftig zum Ausdruck gebracht.

Wir glauben deshalb heute mit Reisebildern aus dem grossen Weltverkehr, wie wir dieselben während mehrjähriger Seereisen in einer Erstreckung von über hunderttausend englischen Meilen, durch die bedeutensten Meere unseres Planeten selbst gewonnen, ein gewisses Interesse zu finden. Wir bemerken besonders, dass wir nicht Beschreibungen von Land und Leuten aus fernen Gegenden bringen wollen — das überlassen wir dem, der dort Studien hat machen können durch längere Zeit — wir wollen hier nur Bilder geben von dem Leben und Treiben an bord der grossen Ozeandampfer, wir wollen ganz speziell für Denjenigen zeichnen, der noch nicht so glücklich war, eine Fahrt über die ruhelose Flut machen oder auch nur einen unserer grossen Seeplätze besuchen zu können. Wir bemerken ferner, dass unsere Schilderungen sich

vor Allem auf deutsche Linien und hier wieder im besonderen auf unsere grösste Dampferkompagnie, auf den Norddeutschen Lloyd in Bremen, beziehen.

Diese Gesellschaft, welche mit 50 grossen Seedampfern gegenwärtig 8 Ozeanlinien unterhält, hat sich in den letzten zehn Jahren zu einer Bedeutung emporgeschwungen, auf die unser Deutsches Vaterland mit Stolz, das Ausland mit Neid und Besorgnis blicken kann. Der Norddeutsche Lloyd gehört heute zu den ersten transozeanischen Kompagnien, und der Weltverkehr hat gelernt, mit ihm zu rechnen. Aus kleinen Anfängen um die Wende der fünfziger Jahre mit Fahrten nach New-York und England haben sich zwei Linien nach Nordamerika, zwei nach Südamerika, eine nach Indien, China, Japan, sowie nach Australien und der Südsee herausgebildet, die mit ihrer Kette von gehenden und kommenden Dampfern fast den ganzen Erdball umfassen.

Wir fahren heute auf diesen Dampfern in 8 bis 9 Tagen nach Nordamerika; 22—24 Tage bringen uns nach Südbrasilien oder den La Plata-Staaten; in einigen 40 Tagen laufen unsere Dampfer nach China; in etwas längerer Frist erreichen wir über Australien unsere Antipoden auf dem Samoa-Archipel. Wir durchlaufen 3½-, 6½-, 11-, 14 000 Meilen in schwimmenden Palästen, die zum grössten Teil einen fast märchenhaften Luxus aufweisen, und wir treffen mit einer Pünktlichkeit auf unserer Endstation ein, welche den Eisenbahnzügen kaum etwas nachgibt. Wenn wir die europäische Post heute in 186 Stunden nach den Vereinigten Staaten bringen sehen, so finden wir von dieser kürzestsn Zeit, bei 13 Reisen desselben Schiffes während eines Jahres, doch kaum grössere Differenzen als 4—6 Stunden. Ein China- oder Austral-Dampfer verspätet sich kaum mehr als einen halben Tag in 45—50 Tagen Fahrt.

Dieses sind Verhältnisse, wie wir dieselben noch kaum ein Dezennium kennen; die Aera der Schnelldampfer hat erst Anfang der Achtziger Jahre begonnen und damit die Reise-

zeit um etwas über ein Drittel abgekürzt. Gleichwohl scheint die Leistungsfähigkeit menschlichen Genies und in richtige Bahnen gelenkter roher Kraft noch nicht erschöpft, denn jährlich erscheinen neue Schiffe, welche die Leistungen der älteren immer wieder überbieten. Ein Schnelldampfer, der vielleicht 1882 mit einem Kostenaufwand von rund drei Millionen Mark für New-York-Fahrten gebaut wurde und bei seinem ersten Erscheinen auf dem Ozean als ein Wunder der Technik angestaunt wurde, ist heute bereits veraltet und fast unbrauchbar für diese Linie. Immer grössere Dimensionen von Körper und Maschinen im Verein mit einem Kohlenverbrauch ohne Gleichen sind die Bedingungen zu immer rascherer Fahrt. Man hat im allgemeinen die Vorstellung, dass ein Dampfer lange nicht die Geschwindigkeit unserer Bahnzüge erreichen könne, da uns auf der weiten Wasserwüste, wo der Dampfer in voller Fahrt ist, meist Vergleichsobjekte in geringer Entfernung fehlen. Indes diese Geschwindigkeit ist thatsächlich fast erreicht, wenn wir den Zeitverlust unserer raschesten Züge durch Aufenthalt an den Stationen unseren raschesten Dampfern nicht anrechnen. Die Fahrt von New-York nach San Francisco und die Fahrt über den Atlantic, welche fast dieselben Distanzen ergeben, werden von Bahnzügen und Dampfern annähernd in derselben Zeit zurückgelegt.

Und wie lange ist es her, dass dies ganz anders war! 1819 ging der kleine Dampfer „Savannah", als erster, in 22 Tagen von Savannah nach Liverpool über See, aber noch in den fünfziger Jahren waren 15—18 Tage, in den sechziger Jahren noch 14, 12 und 11 Tage notwendig, um den Atlantic zu queren. Das waren jedoch zum teil auch noch Raddampfer, die nicht zu viel Raum boten, sondern zumeist für Kajütenpassagiere eingerichtet waren. Daher wurden auch noch bis in die sechziger Jahre hinein Tausende und Tausende von Auswanderern jährlich mit Segelschiffen befördert und zwar mit Schiffen, die unseren heutigen vielfach ganz von Eisen erbauten Seglern, fast ebenso minderwertig gegenüber

standen, als die Dampfer der sechziger Jahre unseren modernen Salondampfern. Wenn auch einige besonders glückliche Segler neuerdings die Reise über den Atlantic in 18 Tagen zurücklegten, so sind dies Kuriosa, die durch Zusammenwirken aller fördernden Faktoren vielleicht einmal unter tausend Fahrten zu Stande kommen; denn noch heute gelten 30 Tage als gute Reise für transatlantische Segler, noch heute sind oft 60—70 Tage nötig, um den Atlantic unter Segel zu queren, und früher, als dies noch die einzige Möglichkeit der Reise war, gingen zuweilen 90 und mehr Tage darüber hin. Passagierverkehr auf Seglern ist heute ein total überwundener Standpunkt; auch die besten und schönsten Segler, Vollschiffe mit drei Masten, deren jeder Raaen trägt, Schiffe also, welche an Raumgehalt grössere Dampfer oft übertreffen, haben keine Einrichtungen mehr dafür.

Unsere modernen Riesendampfer, welche bis zu 2000 Passagiere nehmen, gewähren auch dem Emigranten im Zwischendeck bessere Verhältnisse, als die alten Segelschiffe, und die Preise für Passage sind besonders für ihn bedeutend geringer geworden, als sie früher waren. Wohl brauchen die grössten Salondampfer enorme Räumlichkeiten für ihre Kohlen, von denen sie bis zu 31 Eisenbahndoppelwaggons innerhalb 24 Stunden verbrennen; auch ihre Maschinen und ihre Besatzung von 300 Mann beanspruchen viel Platz, aber die nur $^7/_8$ Zoll dicken Eisenplatten, welche uns vor dem lebenbedrohenden Element trennen, sowie der innere Gerüstbau bedingen auch wieder grosse Raumersparnis gegenüber der klobigen Holzkonstruktion der alten Segelschiffe. Auf Ladung, die der Segler schon wegen der Schwerpunktverlegung nach unten haben musste, verzichten die grossen Poststeamer mehr und mehr, ihre Kohlen sind vor allem ihr Ballast. Wenn der segelfertige Steamer 26 Fuss tief unter Wasser taucht, so sehen wir das einkommende Schiff nur mehr 18—19 Fuss tief eintauchen; der Ballast, so weit er nicht in eingemauertem Eisen bestand, ist in Rauch aufgegangen. Dies bedingt aller-

dings zuweilen die beträchtliche Unannehmlichkeit, dass bei schwerer See in den letzten Tagen das Schiff recht bedeutend von einer Seite zur anderen rollt, doch kann diesem Umstand eventuell durch Einlassen von Seewasser in die mittlerweile ebenfalls leer gewordenen Süsswasserreservoirs etwas abgeholfen werden.

Noch begegnen uns häufig ältere Reisende, welche von den Leiden und Freuden ihrer ersten Reisen auf Segelschiffen uns erzählen. Es geht ein gewisser wehmütiger Zug durch ihre Mitteilungen, wenn sie Parallelen ziehen zwischen damals und heute; denn die Poesie des Seelebens schwindet mehr und mehr mit den immer prächtigeren schwimmenden Hotels, welche uns in der kurzen Frist von acht bis neun Tagen nach der neuen Welt hinüber bringen. Gerade die kleinen gemeinsamen Leiden und Freuden jener Zeit brachten die Gesellschaft rasch einander näher, viele komische Intermezzos gaben Anlass zu ausgelassenster Fröhlichkeit, und wenn ein grosses Segelschiff vor dem Winde oder mit rauhem Winde (d. h. den Wind seitlich etwas von hinten) lief, so hatte die gleichmässige Bewegung nach kurzer Gewöhnung durchaus nichts unangenehmes. Stundenlang begleiten uns Herden von Delphinen, die Abfallsprodukte der Küche gierig verfolgend oder einen Schwarm fliegender Fische vor sich her jagend. Da wird bei flauer Brise gefischt, ohne dass wir vielleicht unserer Beute froh werden, die uns eine Möve im letzten Moment wegholt; dort wird ein grösserer Fisch harpuniert; zuweilen erfreut uns lange Zeit ein Wal mit seinem fontainenartigen Wasserstrahl. Tagelang segeln wir in Begleitung anderer Schiffe; sind der Kapitän und die Offiziere gut gelaunt, so werden vielleicht Signale ausgetauscht, man lässt sich von dem Nachbarn, dessen Namen und Bestimmungsort man längst kennt, vielleicht den heutigen Küchenzettel telegraphieren. Solcher unterhaltender Einzelheiten liessen sich noch viele anführen — ganz anders heutzutage!

Rastlos eilt der qualmende Dampfer, dessen Russ uns

oft recht empfindlich beleidigt, an den Schiffen geringeren Grades vorüber, nur bedacht von ihnen frei zu bleiben, wie der Seemann sagt, d. h. eine Kollision zu vermeiden. Die Dampfer grösserer Linien erkennt das geübte Auge an Einzelheiten ihrer Bauart schon aus weiter Ferne; Frachtdampfer auszumachen, d. h. ihre Kompagnie zu erfahren, dazu gibt man sich auf der Brücke, wo so vieles Wichtigere zu thun, keine Mühe. Zuweilen hissen Segelschiffe Signale auf, aus denen ihr Namen und Bestimmungsort hervorgeht, und sprechen damit die Bitte aus, sie im nächsten Hafen als unter der und der Länge resp. Breite gesehen zu melden. Dem wird stillschweigend durch Eintrag in das Schiffsjournal genügt. Zuweilen auch erbitten sie sich richtige Chronometer-Zeit oder Länge und Breite, was dann Gelegenheit zu Gegensignalen gibt. Sind diese erfolgt, so sind wir aber auch schon vorbei gerauscht und hätten wenig Zeit für weitere Signale. Noch kürzer wird natürlich die Zeit, wenn sich zwei rasch laufende Dampfer begegnen. Kaum 15 Minuten vergehen, dass der entgegenkommende Steamer für unbewaffnetes Auge gut sichtbar ist und er ist bereits wieder „achter raus", das heisst hinter uns, in der Ferne undeutlich geworden. In diesen 15 Minuten sind beide Schiffe mit einer Geschwindigkeit von 36 englischen Meilen die Stunde an einander vorbeigeflogen, das eine befindet sich an der ursprünglichen Stelle des anderen, und abermals sind sie $4^1/_2$ Meilen von einander entfernt. Bei derartigem Vorbeipassieren begrüssen sich grössere Linien zumeist, indem sie am Flaggenstock hinten über der Schraube, der während der Reise kahl bleibt, die Landesflagge aufhissen und, beim Passieren selbst, die Flagge für kurze Zeit senken, was der Seemann Tippen nennt.

Wir wollen hier noch einige Bemerkungen über das Signalgeben auf See einflechten, da wir oft wunderlichen Ansichten hierüber begegnet sind. Die Signale werden durch Kombination von (bei der Handelsmarine) 18 verschiedenen Flaggen ermöglicht. Dieselben entsprechen den Konsonanten

mit Vernachlässigung von x, y und z. Man hat nun zur Herstellung der meist mehrfarbigen Signalflaggen möglichst schreiende Farbenkontraste gewählt, grün aber ganz vermieden, ebenso Farbenzusammenstellungen, oder wenigstens solche Ordnung der Streifen, wie sie Landesflaggen zeigen. Die Form der Flagge ist entweder ein längliches Viereck oder ein gleichschenkliches Dreieck, dessen Basis an der Flaggenleine ruht. Ein derartiges weisses Dreieck mit einer roten Kugel in der Mitte bedeutet z. B. den Buchstaben C, ein blaues mit weisser Kugel den Buchstaben D. Ein längliches Viereck, ganz gelb, bedeutet Q, nebenbei die nicht gerne gesehene Quarantaineflagge; eine weisse viereckige Flagge mit rotem liegendem Kreuz gibt uns den Buchstaben V, eine blaue viereckige Flagge endlich, die in ihrer Mitte ein weisses längliches Viereck trägt, bedeutet P; gewöhnlich wird sie der blaue Peter genannt und ist auch bei Passagieren, die öfter reisen, wohl bekannt, als Zeichen, dass das Schiff, welches sie hoch im Top (Spitze des Mastes) trägt, an diesem Tag noch den Hafen verlässt. Sie ist die Lootsenflagge für das ausgehende Schiff; im Englischen heisst Lootse bekanntlich Pilot. Es würde nun höchst mühevoll und zeitraubend sein, wenn man nach Buchstaben signalisieren wollte; dies geschieht nur in den seltensten Ausnahmefällen. Man hat deshalb ein internationales Flaggenbuch mit 80000 der wichtigsten, am häufigsten vorkommenden Fragen und Meldungen zusammengestellt, die durch Kombination verschiedener Flaggen erzielt werden. Und zwar können aus 2 Signalbuchstaben 306, aus dreien 4896 und aus 4 Buchstaben endlich 73440 verschiedene Gruppen und damit Signale zusammengestellt werden. Der wachthabende Offizier sieht also an einem fremden Schiff die Kombinierung und liest sofort aus seinem Buch die Frage, wie aus einem Lexikon ab. Sodann hat jedes Schiff, welches auf dem weiten Ozean fährt, seine bestimmte Flaggenkombination für seinen Namen, ja man hat die Schiffe zur rascheren Uebersicht noch nach Hafendistrikten geordnet. Jedes Schiff, welches z. B. dem

Bremer Hafendistrikt angehört, führt als oberste Flagge den Buchstaben Q. Da nun selten mehr als 4 Flaggen kombiniert werden und man besondere Vorrichtungen zum raschen Hissen hat, ist es möglich, in kurzer Zeit alles wünschenswerte zu erfahren oder zu melden. Gehisst werden die Flaggen von der Brücke aus an einer freischwingenden Leine, welche zur Mastspitze emporgeht, doch erreichen sie selbst dabei nur etwa halbe Höhe.

Dass ein Schiff von dem anderen Hilfe beansprucht, das ist im allgemeinen doch ein ziemlich seltener Fall, und man kann wohl manches Jahr auf dem rasch laufenden Dampfer grosse Strecken zurücklegen, bis man ein schwer verletztes Schiff antrifft. Häufiger schon ist der Fall, dass ein Dampfer von einem Segler, der sehr lange Reise gehabt, um Proviant angesprochen wird, doch ist auch dann meist Fahrlässigkeit in der Equipierung des Seglers die Ursache, da das Gesetz eine bestimmte weit reichende Verproviantierung der Segelschiffe verlangt.

Wer Segelschiff-Reisen noch gemacht hat, wird auch etwas vom Seeleben, vom Schiff selbst gelernt haben. Er kann sicher einen Schuner von der Brigg, Bark oder dem Vollschiff unterscheiden; er hat Namen und Bedeutung von vielen Annexen des Schiffes kennen gelernt; er weiss, wie die Wachen besetzt werden, kennt die Einrichtung des »Glasens«, d. h. die Art und Weise, wie er aus den Schlägen der Schiffsglocke, an jeder Stelle des Fahrzeuges, jede halbe Stunde die Uhrzeit ablösen kann, und noch hundert andere Dinge werden ihm geläufig, von denen der moderne Reisende, auch wenn er zehnmal über den Ozean gegangen ist, oft keine Ahnung hat. Die Besatzung hat ja auch mehr Zeit, seinen wissbegierigen Fragen Antwort zu stehen, und thut dies oft in liebenswürdig weitschweifender Form.

Der Unterschied der Navigation im weiteren Sinne ist heutzutage auf Dampfern und Segelschiffen ein ziemlich erheblicher, so zwar, dass auf dem Dampfer allein nimmermehr

ein Seemann ausgebildet werden kann, dass ein nicht ganz kleiner Prozentsatz der Decksmannschaft überhaupt nicht als Seemann betrachtet werden kann; es sind für den Dampfer eingeschulte Handarbeiter. Geht man ja doch neuerdings mit dem Gedanken um, Ozeandampfer zu bauen, die überhaupt keine Masten, Raaen und Segel führen sollen. Offiziere und Steuerleute auf unseren Seedampfern sind alle auf Segelschiffen ausgebildet, und von den im allgemeinen als Matrosen bezeichneten Leuten dürfen nach dem Gesetz nur Vollmatrosen in die Takelage hinauf gesandt werden. Trifft diese dabei ein Unfall, so haben sie denselben oft ihrer eigenen Ungeschicklichkeit zuzuschreiben. Die Takelage ist auch gegenüber den Segelschiffen enorm vereinfacht und dürftig; ein Dampfer, der unter Segel gehen muss, ist in recht trauriger Lage, bringt oft gerade nur so viel Fortgang heraus, dass er steuerungsfähig bleibt. Dieser Umstand hat in den letzten Jahren mit das Projekt auftauchen lassen, dass man Schiffe mit zwei Schrauben neben einander zu bauen anfängt, wobei zwei Wellen und ganz getrennte Maschinen konstruiert sind, so dass, wenn an dem einen Teil etwas wesentliches bricht, das Schiff nicht sofort hilflos wird. Eine zweite Neuerung geht damit hand in hand. Durch die ganze Schiffslänge vom Kiel bis zum Oberdeck wird das Schiff durch eine starke eiserne Vertikalwand, ein sog. Schott, in zwei Schiffe eigentlich zerlegt. Rennt ein anderer Dampfer bei seitlicher Kollision unserem Schiff ein schweres Leck ein, so wird die ganze eine Seite frei vom Wasser bleiben. Dieser Längsschott wird ausserdem von einer Reihe von Querschotten, die also von einer Seite zur Mitte gehen, senkrecht getroffen und damit der ganze Schiffskörper in eine Reihe wasserdichter Abteilungen eingeteilt. Die Querschotten, die man jedoch auf anderen Dampfern schon lange hat, besitzen Thüren, welche eines mit dem anderen verbinden und nur bei Nebel geschlossen werden, wobei dann nur ein Ausgang nach oben bleibt. Man hat behauptet, ein derartiges Schiff, das eigentlich nur ein

grosser Vogelbauer mit vielen Kammern ist, könne nicht untergehen. Wir wollen den Kompagnien, welche gegenwärtig derartige Dampfer bauen, wünschen, dass sie uns diesen kostspieligen Beweis recht lange vorenthalten. Ein Riesendampfer dieser Konstruktion, die „City of New-York.“ ist in den letzten Monaten von der „Inman Line“ über den Atlantic gesandt worden, man hoffte dabei auch wieder erhöhte Geschwindigkeit zu erzielen, doch sind die Resultate bis jetzt in letzterer Hinsicht noch nicht befriedigend ausgefallen. Hiermit sind jedoch, wie oben zum teil bemerkt, so wesentliche Reformen im gesamten Schiffsbau verbunden, dass man aus dem Erstlingsversuch, der ja oft bei epochemachenden Umgestaltungen auf technischem Gebiet den Erwartungen zuerst nicht entsprach, kaum noch ein endgiltiges Urteil wird fällen wollen. Paddle-Dampfer, wie der Seemann sie mit einer gewissen Verachtung nennt, Raddampfer endlich sind aus dem Ozeanverkehr längst verschwunden.

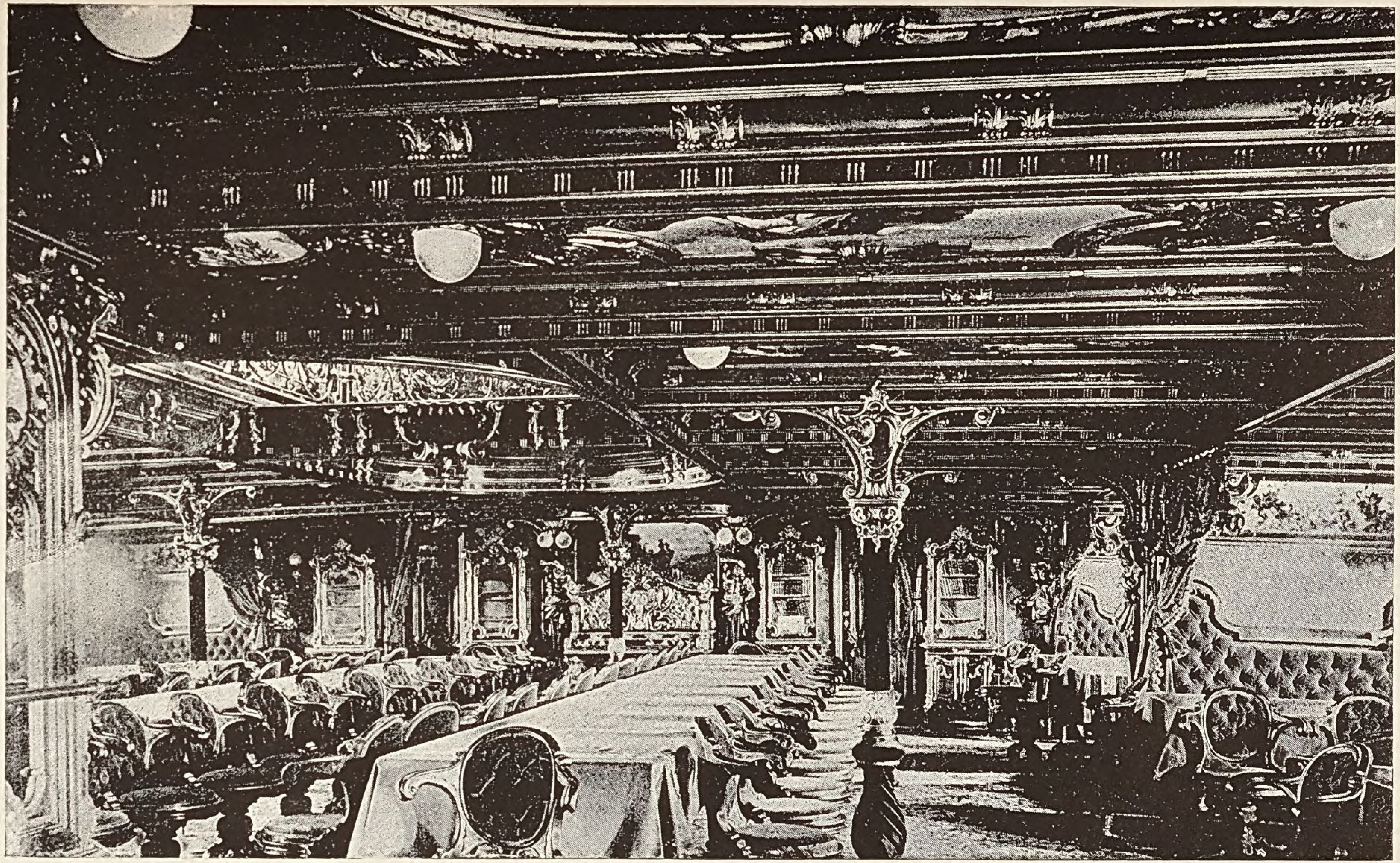
Wie die Zeitungen uns in den letzten Monaten meldeten, ist inzwischen ein weiterer Doppelschraubendampfer der Inman-Line, das Schwesterschiff »City of Paris« fertig gestellt worden und hat einige glänzende Reisen über den Atlantic zu verzeichnen, wobei über 20 Meilen Durchschnitt erzielt wurde Wir haben hier wieder einen der merkwürdigen Fälle, dass Schwesterschiffe, also Fahrzeuge, die bis in's Detail gleich gebaut sind, so verschiedene Leistungen zeigen. Auch die Hamburg-Amerikanische Paquetbootgesellschaft tritt in diesem Jahr mit zwei Doppelschrauben-Schnelldampfern in den Weltverkehr ein, von denen der eine in England. der andere in Stettin auf dem »Vulkan« gebaut worden ist. Das letztere Schiff, die »Victoria Augusta«, hat nach dem Erfolg der ersten Reisen unsere heimatliche Industrie, welche damit ihren ersten Schnelldampfer gebaut hat, den englischen Werkstätten ebenbürtig an die Seite gestellt. Natürlich durfte auch der Norddeutsche Lloyd in dem Bestreben, sein Dampfermaterial stets zu erweitern und zu verbessern, nicht zurückbleiben, und so

wurden im letzten Jahre ausser einem Schnelldampfer für die Australlinie — dem »Kaiser Wilhelm«, noch vier neue Baltimore-Boote — »München«, »Dresden«, »Stuttgart« und »Karlsruhe« gebaut, die ausser wesentlichen Verbesserungen in den inneren Einrichtungen sich besonders durch Grösse und gesteigerte Geschwindigkeit vor anderen Auswandererschiffen sehr vorteilhaft auszeichnen. Endlich wurden dem »Vulkan« zwei neue Schnelldampfer für die New-York-Linie in Auftrag gegeben, nach deren Vollendung die Kompagnie über 12 solche Dampfer verfügen wird.

Nach den allgemeinen Betrachtungen über die Fortschritte der Schiffahrt in den letzten beiden Dezennien ist es wohl der Mühe wert, noch einen Blick auf die Ausdehnung des Dampferverkehrs überhaupt zu werfen. Wir werden auch hier die atlantische Fahrstrasse nehmen, ohne jedoch den Leser mit statistischen Zahlen zu sehr ermüden zu wollen. Wenn wir von zahlreichen kleinen Frachtlinien absehen, so verbinden gegenwärtig 30 grössere Linien Europa mit den Vereinigten Staaten. Fast zwei Drittel davon betreiben das Passagiergeschäft in hervorragendem Masstabe; acht werden gegenwärtig von den Vereinigten Staaten als Hauptpostlinien anerkannt. Damit ist jedoch nicht gesagt, dass andere nicht auch direkte Posten nach ihren betreffenden Ländern mitbekämen, wenn der Absender es verlangt. Von jenen 8 Linien gehen 5 von England und zwar von Liverpool aus, laufen jedoch Queenstown in Südirland an, wo sie die Post empfangen, resp. abgeben. Zwei Linien, von Bremen und Hamburg, setzen Deutschland in direkte Postverbindung mit Nordamerika; auch sie laufen Southampton, resp. Plymouth in England an. Die achte, die französische »General Transatlantique« verbindet Havre mit New-York. Von jenen 8 Linien sind der Bremer Lloyd, die englische Cunardlinie und die französische Linie weitaus die bedeutendsten. Ihre Schiffe allein stehen in Bezug auf Geschwindigkeit ganz auf der Höhe der Zeit. Um jedoch zu verstehen, wie kolossal England, wie überall, so auch auf

dem Atlantic mit seinen Schiffen dominiert, müssen wir wissen, dass von jenen 30 Linien allein 19 von England auslaufen, und unter diesen 19 Linien gehören wieder 11 nach dem durch seine Lage so ausserordentlich begünstigten Liverpool. Kein Wunder, dass es vor einiger Zeit enorme Aufregung in Altengland hervorrief, als ein Parlamentsredner irrtümlicher Weise behauptete, England hätte in wenig Jahrhunderten seine letzte Tonne Kohlen verbrannt. Von den resultierenden 11 nicht englischen Linien sind 4 deutschen, 2 französischen, 2 belgischen und je eine holländischen, italienischen resp. dänischen Ursprungs. Endlich laufen 27 von jenen 30 Linien New-York, die grosse Metropole des Westens, regelmässig an. Kaum eine andere Zahl wird uns in so schlagender Weise die ungeheure Bedeutung New-Yorks für den transatlantischen Verkehr zum Bewusstsein bringen können. Während jene 8 grossen Postlinien mit gegenwärtig 37 Postdampfern dem Weltverkehr dienen, mag sich die Zahl bei allen 30 Linien auf etwa 240 Schiffe beziffern.*) Dies sind die Gründe, weshalb wir die atlantische Fahrstrasse zwischen dem 50. und 40. Breitengrad die bevölkertste der Welt nennen können.

*) Da viele von diesen Kompagnien auch Linien nach dem Süden haben und ihre Schiffe öfters wechseln lassen, so kann diese Zahl keine absolut genaue sein.



Norddeutscher Lloyd-Schnelldampfer „LAHN“, Salon.

II.

Der Schnelldampfer-Verkehr und die New-York-Reise.

Wir kämen nunmehr zur Behandlung eines Seedampfers selbst und damit zu einer ohne reiche bildliche Darstellung ziemlich schwierigen Aufgabe. Wir wollen daher nur in groben Umrissen das Bild eines der Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd zeichnen, wie diese Kompagnie sie im Sommer dreimal in der Woche nach New-York expediert. Diese Schiffe gehören zu den besteingerichteten und raschesten Salondampfern, welche der Ozean trägt, wenn sie auch an Grösse von einigen wenigen englischen Dampfern um ein beträchtliches überboten werden. Die relativ ungünstigen Tiefenverhältnisse unserer Nordseehäfen werden es uns immer versagen, noch grössere Schiffe zu bauen. England ist durch den geologischen Aufbau seiner Küstenformation in dieser Beziehung von der Natur begünstigt, wie kaum ein anderes Land unseres Erdballs. Immerhin haben unsere Dampfer die beträchtliche Länge von 460 Fuss, bei einer Breite von 48 und einem Tiefgang von 26; die Höhe des ganzen Schiffskörpers beträgt zirka 40 Fuss. Der ganz schwarz gestrichene Rumpf wird in der Mitte von einem weissen Oberbau gekrönt, der die Zimmer der Offiziere und Mannschaft, nebst Küche, Bäckerei und Schlächterei enthält und von zwei mächtigen, zart gelb gestrichenen Schornsteinen überragt wird. Diese Verbindung von drei Farben gibt dem Schiffskörper ein äusserst schmuckes Aussehen, das durch die grüne oder blaue Meeresflut noch bedeutend gehoben wird. Vier Masten ragen zu bedeutender Höhe empor, etwas schräg gestellt, genau parallel zu den Schornsteinen;

nur der erste trägt drei Raaen. Eine Maschine von 10,000 Pferdekräften mit drei stehenden Zylindern verbraucht in 24 Stunden 16—18 Doppeleisenbahnwaggons Kohlen, die in zwei mächtigen Behältern — Bunker genannt — zu beiden Seiten der Maschine liegen. Die Welle, welche die enorme vierflügliche Schraube dreht, ist ein zirka 200 Fuss langer Stahlcylinder von über 2 Fuss Durchmesser, der zur Verringerung des Gewichtes und zur Erhöhung der Elastizität innen ausgebohrt wird. Derselbe ist meist aus drei Stücken zusammengesetzt. Die Schraube selbst, von etwa 24 Fuss Höhe, macht in der Minute etwa 62 Umgänge. Die Temperatur, welche sich im Maschinen- resp. Kesselraum entwickelt, schwankt von 35—40° C., sie ist abhängig nicht nur von der Aussentemperatur, sondern vor Allem von Windrichtung und Windstärke und der daraus resultierenden Ventilationsmöglichkeit. Es ist ein harter Beruf, Kohlenzieher oder Heizer auf einem derartigen Riesendampfer zu sein, und wer irgend etwas Anderes anfangen kann, wird davon wegbleiben. Es sind die Ruderer der alten Triremen! Aus diesem Grunde ist es nicht die beste Gesellschaft, die Schwarzen da unten in dem tosenden Schlunde. Vor den Schornsteinen, dreissig Fuss über Wasser, läuft die Brücke von Steuerbord nach Backbord, also von rechts nach links, über das ganze Schiff. Sie ist ein »noli me tangere« für Passagiere, und nur der Kapitain, die beiden Wache habenden Offiziere und der Steuermann haben hier ihren Platz. Zuweilen, wenn er hübsch artig sein will, darf auch der Doktor sich hier ein Stündchen aufhalten, und dann ist ihm hier Gelegenheit geboten, mehr von Schifffahrt zu lernen, als mancher alte Kapitain auf einem Binnenseekahn versteht. Das vorderste Fünftel des Schiffes steigt nach Oben bedeutend an, wir bezeichnen dasselbe als Back; hier liegt das Ankergeschirr und stehen die beiden etwa 8 Fuss hohen Leuchttürme, welche rechts ein grünes, links ein rotes Licht ausstrahlen. Hierdurch wird dem entgegenkommenden Schiff die Lage unseres Dampfers gezeigt. Auf der Kom-

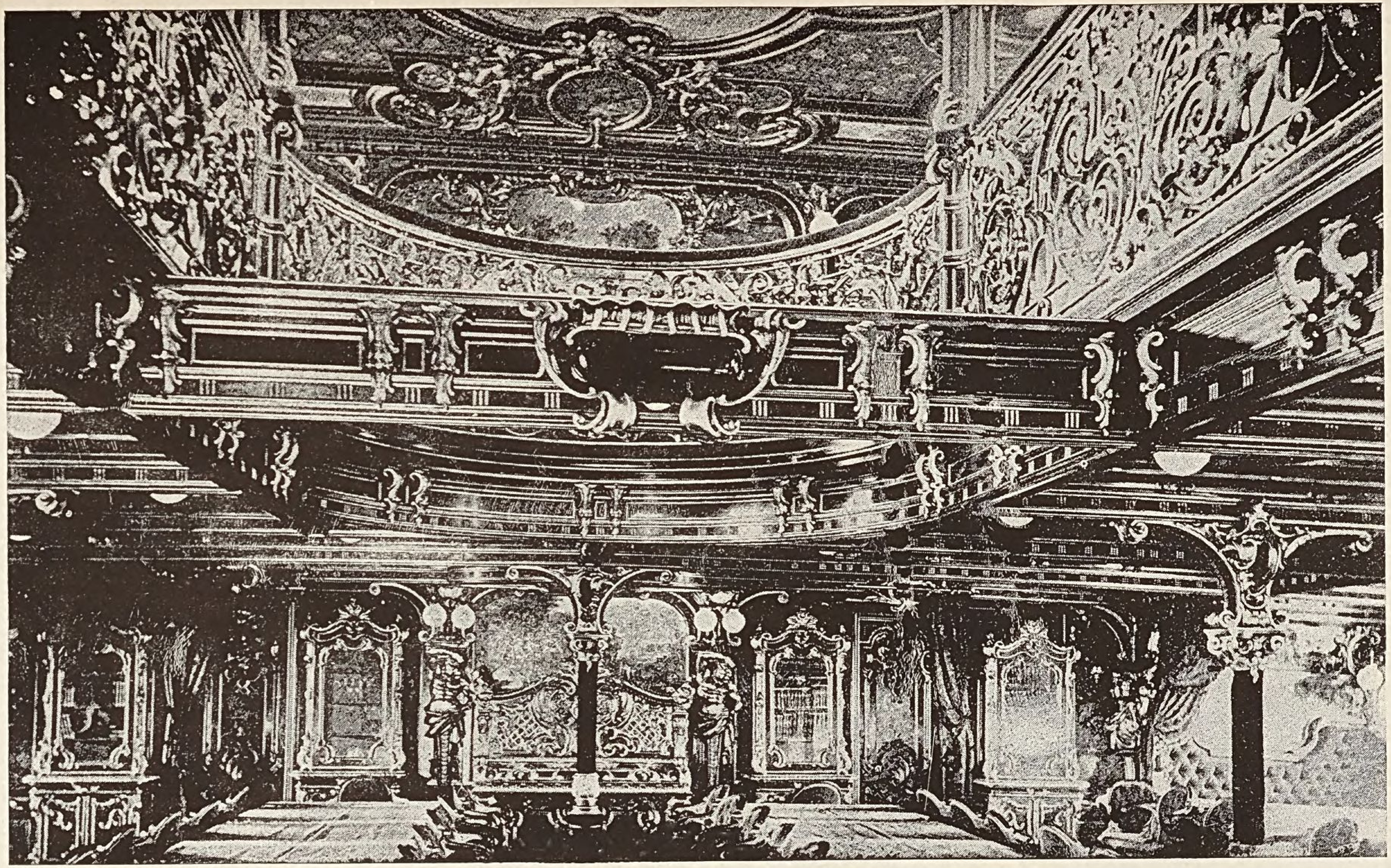
mandobrücke also befindet sich die Steuerung in Gestalt eines Rades von kaum 3 Fuss Durchmesser; Ein Mann kann es zu jeder Zeit leicht regieren, da dasselbe nur die Bewegungen einer kleinen Dampfmaschine reguliert, die ihrerseits die rohe Kraft zur Bewegung des mächtigen Ruders hergibt. Wohl befindet sich über dem Ruder selbst noch eine Anzahl von gewaltigen Handsteuerrädern, allein dieselben treten nur dann in Kraft, wenn an dem Dampfsteuerapparat etwas brechen sollte

Der Kapitain ist unumschränkter Herrscher in seinem kleinen Staat. Er übernimmt keine regelmässige Wache, sondern ist nur bei Nebel, schwerer See, bei gefährlichem Fahrwasser, beim Ein- resp. Auslaufen der Schiffe ständig auf der Brücke. Er kontroliert die Arbeiten seiner vier Offiziere und des Maschinenpersonals und wird vom 1. Offizier im Notfalle vertreten. Dieser trifft alle Anordnungen an Bord, selbstverständlich in Uebereinstimmung mit dem Kapitain. Stets »gehen« zwei Offiziere zusammen Wache, sie haben also in 24 Stunden 12 Stunden Dienst. Die Einzelwachen dauern 4 Stunden, ebenso für die Deckmannschaft. Die Maschinenleute dagegen, denen 7 Maschinisten vorstehen, geben nur 2 Wachen, sie arbeiten also nur acht von 24 Stunden. Ein Zahl- und Proviantmeister besorgt die Postangelegenheiten, sowie die Proviant- resp. Geldfragen, ohne dabei jedoch zu weit gehende Selbständigkeit zu besitzen; ein erster und zweiter Steward, 5 Köche, 3 Bäcker, 2 Schlächter, ein Barbier, endlich einige Dutzend Unter-Stewards sorgen für die Bedürfnisse des täglichen Lebens.

Wir haben auf den Schnelldampfern drei Klassen von Fahrgelegenheit; ein Zwischendeck, eine zweite und eine erste Kajüte. Die erste Kajüte mit ihren Kabinen liegt etwa in der Mitte des Schiffes, die zweite hinten und das Zwischendeck läuft unter beiden von vorne nach hinten durch. Da in dem vorhin erwähnten Oberbau, wie gesagt, die Offizierszimmer liegen, so entsteht auf diese Weise eine dreifache

Flucht von Fenstern über einander. die in ihrer langen Erstreckung, wenn die hell erleuchteten Schnelldampfer nachts lautlos an uns vorbei huschen, einen feenhaften Eindruck machen. Das ganze Schiff ist mit hunderten von Glühlampen elektrisch beleuchtet; Elektrizität ist die sicherste und für grosse Dampfer billigste Lichtquelle. Die Mehrzahl der Lampen sind einzeln abzustellen. Mit Ausnahme des Salons bleibt das ganze Schiff während der Nacht erleuchtet.

Die Raumverteilung auf den Schiffen ist für die verschiedenen Klassen natürlich eine sehr verschiedene. So gerne wir auf unseren meisten deutschen Bahnen im Sommer auch einmal die III. Klasse benützen, so ganz anders ist dies auf dem Schiff. Aller und jeder Luxus konzentriert sich hier auf die I. Kajüte und nur hier werden wir Tage lang fast vergessen können, dass wir doch eigentlich nur Gefangene in einem Zauberkäfige sind. Ein grosser Speisesalon, welcher von einer Seite zur anderen durchgeht und an zwei langen Tafeln, sowie 8—10 Seitentischen für 150 Personen Platz bietet, bildet den grössten Wohnraum im Schiffe. Der Kapitain, Arzt, erste Offizier und der Obermaschinist nehmen die Eckplätze der Langtafeln ein, über welchen letzteren eine lange Reihe von Glühlampen im Verein mit einem Kronenleuchter in der Mitte des Saales eine tagehelle Beleuchtung ausstrahlen. Drehbare Stühle von »kurulischer« Form gestatten einen festen und bequemen Sitz, was bei starken Schwankungen von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist. Die Mitte der Salondecke ist um etwa 10 Fuss in Form eines ovalen oder quadratischen Licht- und Luftschachtes erhöht und oben mit schönen Glasgemälden gedeckt. Die Wände dieses Schachtes, skylight auf Schiffen genannt, sind ebenfalls mit hübschen Gemälden dekoriert, die von dem Kronenleuchter vorteilhaft beleuchtet werden. Die übrige Decke des Salons, sowie die Wände sind durch kunstvolle Holzschnitzereien in Renaissancearbeit geschmackvoll dekoriert; an der dem Eingang gegenüberstehenden Wand hat ein Konzert-



Norddeutscher Lloyd-Schnelldampfer „LAHN", Salon.

pianino Platz gefunden. Schwellende Plüschsofas an den Längsseiten, Bücherschränke und grosse Buffets vervollständigen im Verein mit seidenen Portièren und weichen Smyrna-Teppichen auf dem Boden die üppig prächtige Einrichtung. Eine Reihe von Säulen endlich mit reich geschnitzten und vergoldeten Kapitälen geben der Decke die nötige Stütze. Die Salons auf den 9 Schnelldampfern des Lloyd sind natürlich verschieden in Farbe und Dekorationsmanier gehalten; was wir hier zeichneten, sind die Charakterzüge, welche ungefähr allen gleichmässig zukommen; doch hat sich bei den neuesten, speziell bei der »Lahn«, die sonst das schönste Schiff der Linie darstellt, ein Vergoldungsreichtum herausgebildet, der zuerst allerdings blendet und verblüfft, der aber nach unserer persönlichen Ansicht zu tadeln ist und vor dem Forum des strengen Geschmackes nicht so ganz wird Billigung finden können. Die Sinnesorgane von mehr oder minder seekranken Personen, speziell das Auge, befinden sich in einem Zustand erhöhter Erregbarkeit. Man vermeidet den strahlenden Himmel, die starken Lichtreflexe der blauen Wellen mit ihren weissen Köpfen und findet nun nicht einmal im Salon einen Ruhepunkt, da tausend mannigfaltig geformte Schnitzarbeiten mit ihrer Totalvergoldung das elektrische Licht, trotzdem dasselbe natürlich gedämpft, dennoch in schmerzhafter Weise wiederstrahlen.

Nach vorne und hinten von dem grossen Salon erstreckt sich durch mehr als die Hälfte der Schiffslänge die Kabinenflucht für die erste Kajüte. Jede Kabine enthält zwei Betten und ein Sofa, Waschvorrichtung mit warmem und kaltem Wasser, nebst sonstigen Bequemlichkeiten des täglichen Lebens. Das Oberbett kann ähnlich wie in den Schlafwagen aufgeklappt werden, wodurch die Kabine an Raum gewinnt, das Unterbett kann durch Ausziehen auf doppelte Breite gebracht werden. Die Küche ist ein Stockwerk höher gelegt, wodurch die Luft in den Wohnräumlichkeiten gut gehalten wird, auch wenn hohe See alle Ventilationsöffnungen geschlossen hält.

Das Gleiche gilt für die drei an bord befindlichen Rauchzimmer, von denen die I. Kajüte über zwei verfügt. Endlich befindet sich, wieder ein Stockwerk höher, auf dem Promenadendeck noch ein Damensalon, in dem sich alle Grade dekorativer Kunst in einem Kabinetstück konzentriert zeigen.

Ungemein viel einfacher gestalten sich die Verhältnisse in der II. Kajüte, welche für 200 Menschen Platz hat. Jede Kabine enthält hier vier Betten. Dennoch würde die Einrichtung hier ein genügsames Menschenkind vollkommen zufrieden stellen müssen, wenn es die dort reisende Gesellschaft ebenso könnte. Dies ist auch auf Chinabooten z. B. der Fall, nicht so auf den New-York-Dampfern, wo der vor vielleicht 10 Jahren im Zwischendeck ausgewanderte Passagier, der drüben nur gelernt hat, Geld zu machen, der nicht mehr Deutsch, aber auch nicht Englisch, sondern mit Vorliebe ein hässliches Patois aus Beidem spricht, eine Gesellschaft höchst eigentümlichen Charakters darstellt. »Odi profanum vulgus et arceo« gilt von ihm mehr, als von dem unverdorbenen Auswanderer im Zwischendeck. Natürlich werden sich immer Elemente darunter finden, auf welche diese Kritik nicht passt, allein diese leiden dann auch am meisten und sind zu bedauern, dass sie nicht eine andere Klasse von Schiffen, wie unsere Baltimore-Boote gewählt, wo nur eine Kajüte zum selben Preis existiert und die Anwesenheit von Kapitain, Offizieren und vielen guten Elementen das noch gährende, neugeborene Republikanerblut niederzuhalten im Stande ist.

Endlich das Zwischendeck ist nicht das uninteressanteste an bord eines Steamers. Strenges Gesetz verbietet dem Kajütenpassagier oder der Mannschaft, so weit sie nicht Dienst thut, hier Studien zu machen. Hier ist vor allem das Territorium des Arztes; denn wo viele Hunderte gleichzeitig reisen, Leute, die oft aus den dürftigsten Verhältnissen kommen, da gibt es viele Wunden während einer Seereise zu heilen. Wir versagen uns jedoch zunächst, näher darauf einzugehen, denn das Zwischendeck ist so recht das Wahrzeichen des Baltimore-

Dampfers, des Auswanderungsschiffes κάτ' ἐξοχήν, von dem wir später zu sprechen haben.

Essen und noch viermal Essen und Schlafen ist die Hauptaufgabe der Reisenden an bord und oft eine recht schwere, zumal wenn jenes gefürchtete Uebel — Seekrankheit genannt — den Unglücklichen überfällt. Bleibt aber Neptun selbst auf der faulen Bärenhaut liegen, dann lassen es sich die kleinen Menschenkinder auf seinem breiten Rücken oft recht wohl sein; manche Flasche knallt, und manch' Glas des schäumenden Nasses wird auf das Wohl des uralten Meergreises getrunken. Essglocken sind auf den Dampfern wenig bekannt; man hat ein kräftigeres Lärminstrument, das chinesische Gong, eine Art von Metallbecken, an ihre Stelle gesetzt, das in der That mit seinem markerschütternden Ton auch in der tiefsten See die schlummernden Meernixen noch zu schrecken vermag. Um $7^1/_2$ Uhr weckt es den Schläfer aus der vielleicht mühsam gefundenen Ruhe und gibt ihm um 8 Uhr das Zeichen, dass das erste Frühstück serviert wird. Diese aus warmen und kalten Fleischspeisen, Eiern in jeder Form, den verschiedensten warmen Getränken und Obstsorten bestehende Mahlzeit eröffnet den Reigen kulinarischer Genüsse, die für manche eine recht wichtige Reisefrage zu sein scheinen. Promenaden auf Deck mit der hundertfach variierten Frage, wie man geschlafen, sich befinde, füllen in Verbindung mit etwas Lektüre die Morgenstunden aus. Eine angenehme Unterbrechung bildet in dieser Zeit das Spielen der Schiffskapelle auf Deck, die, aus den Stewards (Kellnern) der II. Kajüte gebildet, oft recht gutes leistet. Es handelt sich hier um kleine Musiker, welche nebenbei Stewardsdienste thun. Oft auch vereinigt sich die junge Welt zu Spielen, wie sie das Schiffsleben gestattet, zum Teil direkt erst erfunden hat. Mittlerweile hat man noch eine oder die andere Delikatesse mit irgend einem hinabspülenden Fluidum sich einverleibt, und schon wieder meldet das erste Zeichen des Gong, dass in einer halben Stunde, um 1 Uhr, der lunch — das zweite

Frühstück — serviert wird. Doch bevor man hierzu in den Salon hinabsteigt, kommt noch ein wichtiger Moment — die Meilenfrage. Kapitain und Offiziere haben Punkt 12 Uhr den Stand der Sonne genommen und durch Rechnung die Stelle gefunden, auf welcher sich das Schiff um Mittag befindet. Da dies jeden Mittag geschieht, so ergibt sich daraus die Distanz, die Anzahl von Meilen, welche der Steamer gestern gelaufen. Diese Zahl, also z. B. 421, ist Gegenstand der lebhaftesten Wetten. Es wird daher täglich ein sog. »pool« aufgemacht, d. h. es werden die Zahlen etwa von 390—430 an den Meistbietenden versteigert. Wind und Wetter nebst anderen zufälligen Umständen lassen natürlich die verschiedenen Zahlen sehr ungleich im Werte erscheinen, und während für 390 heute vielleicht ein Dollar nur bezahlt worden ist, hat Nummer 420 fünfzehn Dollar und mehr eingebracht. Derjenige, welcher die herausgerechnete Zahl von Meilen gekauft hatte, gewinnt schliesslich den ganzen »pool«, d. h. alles für die anderen Nummern Einbezahlte, was häufig genug 200 Dollar erreicht. Das Versteigern der neuen Nummern nimmt täglich im Rauchzimmer eine Stunde Zeit in anspruch und gibt oft genug Veranlassung zu lustigen Scherzen.

Das zweite Frühstück ist eigentlich nur eine vermehrte und verbesserte Auflage des ersten, wobei Bier und Wein an Stelle der warmen Getränke treten. Viele amerikanische Reisende huldigen natürlich auch dem Temperenzler-Wahnsinn und ruinieren lieber ihren Magen mit dem ewigen Eiswasser-Trinken in der frevelhaftesten Weise. Es gibt darum auch kein Land in der Welt, wo die grosse Masse des Volkes in so hohem Grade an »Dyspepsie« leidet als die Vereinigten Staaten. Nach dem »lunch« wird im Rauchzimmer Kaffee serviert; da und dort bilden sich Tische von Kartenspielern, die mit Vorliebe zu dem amerikanischen Poker greifen, einem Hazardspiel, in dem viel Geld umgesetzt wird. Viele benützen auch den vielleicht etwas ruhigeren Gang des Schiffes, um endlich einmal einige Stunden ganz ungestört zu schlafen.

Mit dem Schlafen ist es überhaupt eine eigenartige Sache an bord; man kann fast den ganzen Tag schlafen, wenn die See es gestattet. Besonders gilt dies beim warmen Wetter und im Anfang der Seereise. Dieses gesteigerte Schlafbedürfnis, das zur förmlichen Schlafsucht sich ausbilden kann, müssen wir in erster Linie auf die unausgesetzten kleinen Oscillationen der Schraube resp. des Schiffes zurückführen, welche mit tausendfältigen Insulten unser empfindliches Gehirn treffen. Wir haben oftmals selbst gesehen, dass man gegen Seekrankheit absolut immun sein oder sich doch rasch an die grossen Schwankungen gewöhnen kann; ein gesteigertes Schlafbedürfnis dagegen sehen wir immer und immer wieder auftreten, wenn jemand nur für einige Wochen vom Dampfer ganz weg war. Zwei bis drei Tage genügen jedoch meist, um das empfindliche Nervenzentrum auch daran zu gewöhnen. Dass bei Passagieren sich dieser Umstand steigert, ist noch auf Luftveränderung, Diätfehler mit ihren bekannten Folgen an bord und auf Mangel an Bewegung zurückzuführen.

In geselliger Unterhaltung und Lektüre, vielleicht auch in Benutzung der vortrefflichen Badeeinrichtungen ist der Nachmittag totgeschlagen, und der 6 Uhr-Gong vereint die Passagiere schon wieder, diesmal zum grossen Diner. Während der zweistündigen Dauer desselben konzertiert die Schiffskapelle im Salon. Wir wollen nicht durch die Wiedergabe eines Schiffsmenus den Tadel der Leser hervorrufen, wir können hier jedoch bemerken, dass keine Delikatesse eines vornehmen Badehôtels auf unserer 6—8 Gänge haltenden Speisekarte fehlt. Der Engländer hat für unser Wort Speisezettel bekanntlich das eigentümlich gebildete »bill of fare«, das der reisende Deutsche scherzhaft mit Fahrplan übersetzt, und unwillkürlich werden wir vor solcher Speisekarte an jenes alte Märchen erinnert mit der Reise durch den Reisbreiberg; nur machte der gesunde Sinn unserer Vorväter nicht so viele, Leib und Leben gefährdende Stationen.

Nach dem Diner vereinigt sich oft ein Teil der Gesell-

schaft zu musikalischen Freuden im Salon, hat man ja doch oft genug hervorragende Künstler in Vokal- und Instrumentalmusik an bord, die in liebenswürdigster Weise uns gestatten, sie auch mal entkleidet von dem steifen Nimbus des Konzertsaales zu bewundern. Ist der Abend besonders schön, die See ruhig, so wird wohl auch von der jungen Welt ein Ball auf Deck improvisiert. Das Deck wird dann, mit einem Dutzend Lampen mehr, taghell erleuchtet und nach Walzermelodien des grossen Wiener Komponisten wiegt sich manch' Pärchen, fröhlich lachend, auf den glatten Planken des Promenadendecks. Gut, dass sie nicht ahnen können, wie sie vielleicht 24 Stunden später nach unheimlich mächtigeren Tonweisen von den heute so unschuldig erscheinenden Fluten geschaukelt werden. Mit dem Thee um 9½ Uhr, der mit kaltem Fleisch und Gebäck serviert wird, ist endlich die schwere Tagesarbeit überwunden, und wer redlich überall mitgemacht hat, muss einen sehr leistungsfähigen Magen besitzen, oder er darf sich nicht wundern, wenn die Hauptarbeit erst während der Nacht beginnt.

Das wären die Grundzüge, nach denen sich das Schiffsleben in guter Jahreszeit auf allen Salondampfern in fast allen Zonen gleichmässig abspielt. Auf kürzeren Reisen, oder wenn es sehr voll ist, finden wir den gesellschaftlichen Ton steifer, als auf Reisen, welche sich über Wochen erstrecken, oder welche eine Gesellschaft von nur 20—30 Personen zwingen, vom ersten Tage an einen modus vivendi einzugehen. Und sie sind oft übervoll, diese Schnelldampfer nach New-York. Der Amerikaner ist seit Jahren gewohnt, Anfang Juli, wenn es in den grossen Städten des Ostens unerträglich heiss wird, seinen „trio“ nach oder durch Europa zu machen. Dann ist jedes Schiff jeder Linie bis auf den letzten Platz besetzt, dann lässt auch der Norddeutsche Lloyd drei Dampfer in der Woche laufen, wozu keine andere transatlantische Kompagnie imstande, da die meisten auch dann nur ein Schiff wöchentlich expedieren können. Selbstverständlich muss sich dies Reise-

phänomen der Saison im Herbst (September und Oktober) in entgegengesetzter Richtung wiederholen, nur dass dann der Kampf um die Plätze für einen bestimmten Tag oft noch viel härter wird, so dass ein Passagier bei ungefähr allen Kompagnien der Reihe nach um einen Platz telegraphisch anfragt, 150 M. hiefür ausgibt und doch vielleicht noch einige Tage warten muss. Eine kleine Nachsaison für die Reise nach Europa beobachten wir sodann noch im November, wenn der in Amerika sprichwörtlich schöne „Indian summer" vorüber ist und die rauhen Winde aus dem kanadischen Seengebiet Brustleidende nach wärmeren Klimaten treiben. Dann kommen die Reisenden, welche den Winter an der Riviera, in Italien, neuerdings auch vielfach in Aegypten zubringen. Aehnliche Saisonverhältnisse gibt es natürlich auch für die grösseren Reisen, da auch dort die reichen Europäer das heisse Halbjahr oft benutzen, um ihr Vaterland von Zeit zu Zeit wieder zu sehen.

Die Frage „wie war die Reise?" ist das Erste, wonach der ankommende Passagier, aber auch der Seemann gefragt wird. Die Antwort wird natürlich verschieden ausfallen, da ja schon die Frage eine verschiedene Nuance hat. Der Seemann nennt die Reise noch lange gut, wenn auch die Hälfte der Passagiere schwer seekrank war, vorausgesetzt, dass nur das Schiff seine Schuldigkeit gethan, dass die Maschine die Hindernisse mit Erfolg, ohne zu viel Verspätung überwunden hat. Aber auch der Passagier wird die Frage verschieden beantworten. Der eine ist durch vielfache Seereisen seefest geworden und hat dies mit grosser Genugthuung beweisen können, und für ihn ist es in der That auch viel angenehmer und reizvoller, bewegte See zu haben; der andere leidet von vorneherein kaum an Seekrankheit, was durchaus nicht so selten, als man gemeinhin annimmt. Er freut sich, diese Thatsache zu konstatieren, ausserdem hat die erste Seereise so unendlich viel des Interessanten, dass er sich köstlich amusiert hat. Die grosse Mehrzahl dagegen war tüchtig seekrank, ist nach dem

bekannten Satz: „Schadenfreude ist die schönste Freude“ reichlich ausgelacht worden, doch hat man sich in den letzten ruhigeren Tagen wieder erholt und spricht jetzt am sichern Port mit einer gewissen Genugthuung von einer stürmischen Ueberfahrt. Ein kleiner Prozentsatz endlich gehört zu jenen unglücklichen, furchtsamen Naturen, welche überall Tod und Verderben sehen. Sie waren während der ganzen Reise nicht aus dem Bett zu bringen, haben den Doktor kaum zu Bett kommen lassen, ihre ganze Umgebung kunstgerecht gequält und jetzt sprechen sie auch noch von schwerem Sturm.

Sturm ist aber nicht nur in Beziehung auf den Passagier, Sturm ist auch in Beziehung auf das Schiff ein sehr relativer Begriff. Es kann nicht gleichgültig sein, ob man auf einem gebrechlichen 100 Fuss langen Shooner Wind und Wellen preisgegeben ist, oder ob man auf einem 500 Fuss langen, ganz aus Stahl gebauten Schnelldampfer sich befindet, der unter einem Förderungsdruck von 12000 Pferdekräften steht. Was für den einen Sturm, ist für den anderen vielleicht erst stürmische See und so sind denn heute durch die verbesserte Technik die Schrecken eines feindlichen Elementes und einer früheren Zeit siegreich überwunden und Seereisen auf solchen Dampfern in der That eben so sicher, wie unsere Eisenbahnfahrten. Sturm auf hoher See, von den seltenen Wirbelstürmen in südlichen Breiten abgesehen, bedingt kaum mehr eine ernste Gefahr für unsere grossen Ozeandampfer. Anders in der Nähe der Küste und ganz besonders bei Nebel.

Nebel — das verhängnisvolle Schleiergewand der treulosen Meernixen — ist der Schrecken aller Seefahrer, und mancher grosse Dampfer, mancher gute Segler ist im Nebel versunken, ohne dass auch nur die geringste Kunde davon nach der Heimat gelangt wäre. Gegen Nebel sind wir noch heute fast ebenso waffenlos, wie vor hunderten von Jahren, und es besteht wenig Hoffnung, dass dies je viel anders werden möchte. Im Gegenteil, je frequenter die grosse Ozeanstrasse wird, um so grösser wird die Gefahr der Kollision, denn diese ist es vor

allem, welche das Schiff bedroht, da gegen Anlaufen der Küste der Dampfer wohl sich einigermassen sichern kann. Aus der Schiffahrtsgeschichte der grossen englischen Linie in den beiden letzten Dezennien wissen wir jedoch nur von sieben grossen Dampfern, die spurlos auf hoher See, wahrscheinlich durch Kollision im Nebel verschollen sind.

Wir müssen auch bei dieser Betrachtung wieder auf die so ungemein lehrreiche New-York-Fahrt zurückgreifen, da Nebel hier fast ohne Ausnahme vorkommt. Wir selbst haben unter 22 malen, die wir den Atlantic kreuzten, nur zweimal gar keinen Nebel gesehen, sind aber oftmals drei, selbst vier Tage in mehr oder minder dichtem Nebel dahingefahren.

Zwischen dem 60. und 48.^{0} westlicher Länge etwa, südlich der Insel New-Foundland liegt ein Meeresgebiet halb so gross, wie ganz Deutschland, die sog. grosse New-Foundland-Bank, berühmt durch ihren Fischreichtum, der von Tausenden von Fahrzeugen jährlich ausgebeutet wird, berüchtigt durch ihre Nebel, welche während des grössten Teiles des Jahres über diesem Gebiete lagern und sich noch Hunderte von Meilen darüber hinaus erstrecken können. Während an den Aussenrändern der Bank sich Tiefen von etwa 2000 Metern finden, erhebt sich der Boden über der Bank selbst bis zu 80 und 60 m. unter die Wasseroberfläche. Der New-Yorker Postdampfer auf dem Wege nach Europa erreicht dieses Gebiet nach $2^1/_2$tägiger Fahrt, und Mannschaft wie Passagiere kennen das unwirtliche Territorium nur zu wohl. Bei glühender Hitze haben wir die amerikanische Metropole verlassen; auch während der Fahrt noch war zwei Tage lang Luft- und Wassertemperatur sommerlich hoch, da mit einemmal, gerade während wir dies schreiben, registrieren unsere Thermometer innerhalb weniger Stunden einen Temperaturabfall von 10—12^{0} C., einige Stunden weiter und wir stehen auf 9^{0} C. und geben uns damit allein schon das Zeichen, dass wir die Bänke erreicht haben. Den Grund dieses raschen Abfalls erklärt uns die Ozeanogeographie; sie zeigt uns, dass wir in den Lauf der

mächtigen Labrador-Strömung geraten sind, welche das eiskalte Wasser der Polarländer nach dem Süden führt. Allein die Extreme berühren sich auch hier. Nur einige Grade mehr südöstlich liegt das noch weit mächtigere Stromgebiet des warmen Golfstromes, der aus dem amerikanischen Mittelmeer durch die Florida-Strasse hervorgebrochen ist und seine Wärmevorräte anfangs mit ziemlicher Geschwindigkeit an Amerika's Ostküste entlang trägt, um sie selbst noch den Gestaden von Grossbritannien und Skandinavien zu gute kommen zu lassen. Man hat die Macht und Bedeutung des Golfstromes um die Mitte des jetzigen Jahrhunderts wohl etwas überschätzt, ist man ja doch so weit gegangen, die Kulturfähigkeit von halb Europa als seine Wirkung zu bezeichnen. Jedenfalls aber ist das Ergebnis einer neueren Berechnung des berühmten amerikanischen Ozeanologen Maury von Interesse, wornach die Wärmemenge, welche der Golfstrom aus dem mexikanischen Mittelmeer hinwegführt, so bedeutend ist, dass sie genügen würde, einen Strom geschmolzenen Eisens so gross, wie der Mississippi, flüssig zu halten; der Mississippi ist aber fünfzehnmal so mächtig als der Rhein.

Grosse Wassermassen teilen nun den über ihnen lagernden Luftschichten ihre eigene Temperatur mit, und je wärmer diese Luft ist, um so mehr Feuchtigkeit kann sie bis zu einem gewissen Grade aufnehmen. Tragen aber südliche Winde die warmfeuchte Luft des Golfstromgebietes auf die abgekühlten Bänke, so verdichtet sich hier der vorher noch unsichtbare Wasserdampf zu Nebel und Regen. Dies der Grund, weshalb der Seemann auf den Bänken so sehnsüchtig nach einem Herumgehen des Windes durch Westen nach Norden ausschaut. Nebel verzögert hier auch unsere Fahrt sehr bedeutend, denn wir fahren nur mit halber Kraft; können wir doch oft kaum viel mehr als die halbe Schiffslänge übersehen und wissen, dass Hunderte von Fahrzeugen in dieser Gegend kreuzen. Alle zwei Minuten heult unsere Dampfpfeife, damit unsere gefährliche Nähe anzeigend und zugleich zu Gegensignalen auffordernd. Wir hören auch bald da einen Dampfer heulen,

dort ein Segelschiff tuten, oft so nahe, dass uns der Schreck durch alle Glieder fährt. Gleichwohl ist nichts zu sehen, nur das geübte Ohr des Seemanns vermag auch hier den richtigen Kurs auszufinden. Haben beide Teile voll und ganz ihre Schuldigkeit gethan, so wird viel Unglück zu vermeiden sein, allein die tägliche Gefahr macht die Schiffer, welche monatelang hier zum Fischfang weilen, stumpf und gleichgiltig in Beantwortung der Signale und oft genug können wir sehen, wie es nur der aufs höchste gespannten Sorgfalt unserer Offiziere zu danken ist, dass wir von dem im Nebel vorbeihuschenden Segler noch im letzten Moment frei geblieben sind. Aber auch das hat seine Grenzen! Ein dienstlicher Grund führt uns in solcher Zeit auf die Brücke; auf der letzten Stufe angelangt, sehen wir zu unserem Schrecken, wie der Wache habende Offizier nach dem Maschinentelegraphen stürzt und das Kommando: Stop (halt), volle Kraft rückwärts! gibt. Ein mächtiger Ruck hemmt die jagende Kraft des eisernen Kolosses etwas, das Steuerrad schnurrt sausend herum und jetzt erst vermögen wir, direkt quer vor unserem Schiffsbug ein zweimastiges Fahrzeug, gespensterhaft durch seine kahlen Masten, in der schweren Dünung auf- und niederwogend, im Nebel zu erkennen. Der nächste Moment muss es in zwei Teile geschnitten an Back- und Steuerbord vorüber treiben lassen, denn unser Schiff kann nicht mehr genug abfallen, um noch schräg vorbeizukommen. Da — ein plötzlicher Ruck, der Segler scheint von unterseeischen Mächten in die Tiefe gezogen zu werden, da wirft ihn eine See wieder in die Höhe und er hat dieselbe Richtung wie unser Schiff angenommen. Mit zersplittertem Klüverbaum und halb zerstörter Takelage treibt er, sonst unberührt, an unserer Seite vorbei. Seine lang ausliegende Ankerkette wurde unten von unserer Schiffsnase zuerst getroffen und brachte den Segler zum »Beiklappen«. Zwanzig Menschen sind durch einen glücklichen Zufall gerettet, und unser Dampfer, der noch zwei Stunden im Nebel nach dem verschwundenen Schiff sucht, muss seinen Kurs wieder aufnehmen.

All das ist wie ein unheimlicher Traum, viel rascher, als wir es erzählen können, an uns vorbeigehuscht; später erfahren wir, dass kein Menschenleben bei dieser grossen Fahrlässigkeit des Seglers zu Grunde ging. Solche Unfälle sind bei vollem Tageslicht möglich, ohne dass die eine Partei der geringsten Nachlässigkeit zu zeihen wäre. Gefährlicher natürlich wird die Sache, wenn Dampfer gegen Dampfer rennt, wie dies erst vergangenen August hier auf den Bänken zwei Steamern der Kopenhagener Thingvalla-Linie passierte, von denen der eine auch binnen wenigen Minuten mit 180 Personen versank.

Am gefährlichsten endlich sind Begegnungen mit Eisbergen, die oft in grosser Zahl und enormer Grösse von der arktischen Strömung bis zum 40. Breitegrad herabgetragen werden. Von diesen gefährlichen Feinden, welche mit $^6/_7$ ihrer Höhe unter Wasser tauchen, trotzdem aber noch 150 Fuss über Wasser zeigen können, wurden am 24. Mai 1882 über den Bänken durch einen nach New-York bestimmten deutschen Postdampfer innerhalb 24 Stunden nicht weniger als 351 Stück passiert. Wir können sicher annehmen, dass dieser Dampfer nie mehr gesehen worden wäre, wenn Nebel ihm die Wege verlegt hätte. Allein, wie ein Übel das andere häufig mildert, so wird auch hier durch die bedeutende von den Eismassen ausstrahlende Kälte die Nebelbildung erschwert. Der Seemann will nur halb darauf hören, wenn wir Anderen die Eisberge schön finden, und grossartig sind sie in der That mit ihren überhängenden Bastionen, ihren scharfen Kanten und steilen Nadeln, von denen das abthauende Wasser in Giessbächen niederstürzt. Wenn noch die Sonne von dem leicht-blauen Eise reflektiert wird, dann haben wir Mühe, dem Sendboten der dunklen Polarnächte in's leuchtende Antlitz zu schauen. Wer den Rhonegletscher z. B. gesehen, der kann sich wohl von der strahlenden Pracht jener Eisberge eine annähernde Vorstellung machen. Der Schwerpunkt dieser Eismassen wird durch das fortwährende Abthauen ständig verändert, und die Folge ist, dass oft der ganze Eisberg plötzlich seine Lage ändert, zu-

sammenstürzt oder kentert. Die Zeit, zu welcher diese Eisberge oder meilenweit ausgedehnte Schollen unseren Postdampfern begegnen, ist der Frühsommer, Mitte Mai bis Ende Juni, und es gehen unsere Schiffe dann auch einen wesentlich südlicheren Kurs, um nicht zu viel Gefahren ausgesetzt zu sein. Auch warnen die sich begegnenden Schiffe sich gegenseitig, indem sie durch bestimmte Signale sich Mitteilung machen, dass sie auf der und der Länge resp. Breite Eis passiert haben.

Ein zweites gefürchtetes Nebelterritorium ist der englische Kanal, um so gefährlicher wegen des engen Fahrwassers und einer Frequenz der Fahrstrasse, wie sonst in keinem Küstengewässer der Erde. Hier sind wir öfters gezwungen, vor Anker zu gehen und es kann vorkommen, dass unser Schiff zwei Tage vor einer Strommündung liegt, ohne dass wir es wagen dürfen, den Eingang zu erzwingen. Dann muss unsere Schiffsglocke alle drei Minuten mit schrillen Tönen unseren Ankerplatz markieren; da und dort warnt ein anderer Dampfer in gleicher Weise, oder ein kleinerer, der noch unter Fahrt, heult mit der Dampfpfeife, ringsherum tuten verschiedene Segelschiffe mit ihren Hörnern, vielleicht liegen wir zu allem Unglück noch in der Nähe eines Feuerschiffes, das mit seiner Dampfsirene alles Andere überbietet, und so kommt in den schwarzen Nächten ein Höllenspektakel zu stande, der selbst ein unerschrockenes Herz beim ersten Male erbeben macht, der uns jedenfalls die Ruhe bei tag und bei nacht völlig raubt.

Dieses sind die Kehrseiten einer Ozeanfahrt, wie der Reisende sie ja nicht alle auf einmal auszukosten haben wird, wie sie aber bei einer Reihe von Reisen uns sicher entgegentreten werden. Dem stehen wieder sogenannte »Damenreisen« gegenüber, wobei wir über den Atlantic herüber huschen, ohne dass das Schiff sich mehr bewegte, als ein Rhein- oder Binnenseedampfer, und wir am Ende sagen müssen, wir haben kaum eine Welle gesehen. Oft werden wir von Passagieren gefragt, »welches sind wohl die besten Reisemonate?« Dass es die

der Aquinoctien nicht sind, ist natürlich, aber wir können auch ebensogut im Januar eine sehr schöne, als im Juli oder August eine schlechte Reise haben; die See ist eben unberechenbar und die Entfernung zu gross; durchlaufen wir doch binnen 24 Stunden eine Strecke, so weit wie von Strassburg bis Stettin.

Wir können hier unsere Betrachtung über den Schnelldampferverkehr nach New-York nicht abschliessen, ohne noch ein Bild von dem zu geben, was man in einem Welthafen, wie New-York, Steamertag nennt.

Glühend heiss liegt die Luft heute über dem Hafen von New-York; nicht die leiseste Brise kräuselt das blaugrüne Wasser des Nordriver, der New-York von der Schwesterstadt Hoboken trennt, oder besser mit ihr verbindet, da Dutzende von Dampffähren in circa zehn Minuten die Passage vermitteln und bald hier, bald dort Tausende von Menschen ans Land werfen. Die beiderseitigen Ufer des Hudson-River sind denn auch so dicht mit Hunderten von Docks, Werften und Dampfschifflandeplätzen garniert, dass für Gebäulichkeiten anderen Charakters überhaupt kein Raum mehr vorhanden. Alle grossen transatlantischen Kompagnien haben ihre Docks oder ihren Pier, wie der Amerikaner sagt, an den Ufern des Nordriver, da hier der Wasserstand zu jeder Zeit Schiffsbewegungen gestattet, was auf dem schmaleren Eastriver nicht so der Fall, über den bekanntlich jene grandiose Brücke nach Brooklyn führt, an deren Fertigstellung deutsche Ingenieure nicht das kleinste Verdienst haben. Wir sind auf der Fahrt über den Nordriver, die Millionenstadt New-York mit ihrem erdrückenden Getriebe, das kaum jetzt in der Mittagszeit etwas nachlässt, liegt hinter uns. Da und dort sehen wir aus riesigen roten oder schwarzen Schornsteinen dichten Rauch aufsteigen; dies und der im Top wehende »blaue Peter« erinnern uns, dass jene Paläste des Weltverkehrs Dampf aufmachen, und dass heute Steamertag ist. Wenn auch täglich Dutzende von grösseren Dampfern ein- und auslaufen, so kann der Welt-

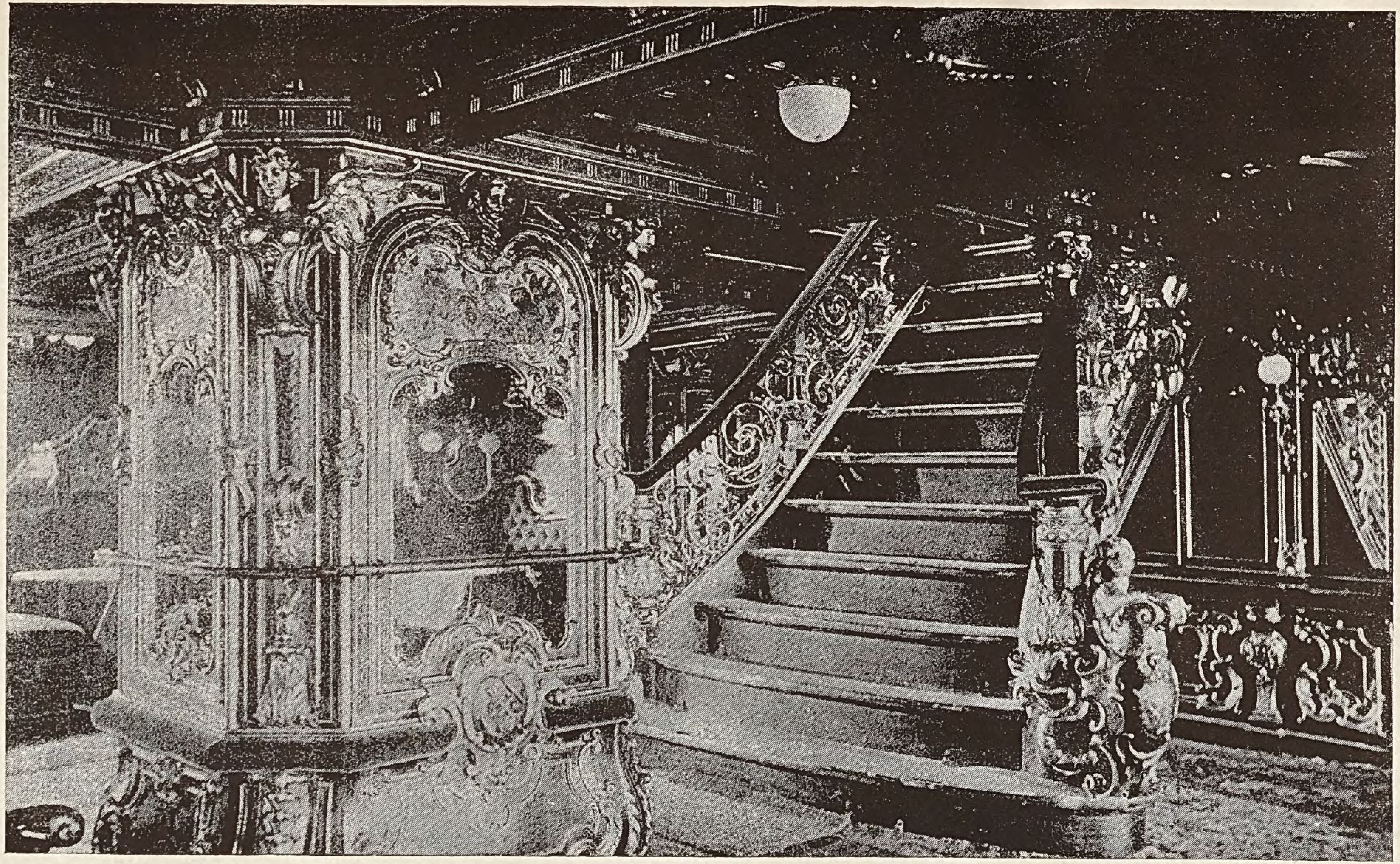
verkehr doch nur mit den grössten und leistungsfähigsten Linien rechnen, und der Abgang ihrer Boote, die den Post- und Passagierverkehr vermitteln, bedingt den Begriff »Steamertag«.

Für New-York ist dies der Mittwoch und Sonnabend, aber nur eine Linie und zwar eine deutsche, der Bremer Lloyd, ist im stande, jederzeit einen Mittwoch- und Sonnabend-Schnelldampfer laufen zu lassen, ja während einiger Monate im Jahr, zur Zeit des Hauptreiseverkehrs selbst noch ein Dienstag-Boot einzustellen. Diese Boote laufen nicht von der New-York-Seite, sondern von der Westseite des Nordrivers, von der ganz deutschen Stadt Hoboken aus, der wir uns soeben, mit der Dampffähre den Hudson kreuzend, nähern. Manchen Leser wird es interessieren, zu erfahren, dass in New-York, Hoboken und Brooklyn zusammen mehr Deutsche leben, als in irgend einer deutschen Stadt, Berlin ausgenommen, nämlich rund eine halbe Million. Dies geht in Hoboken selbst so weit, dass die englische Sprache hinter der deutschen völlig zurücktritt.

Das Fährboot, welches uns von New-York herüber bringt, ist übervoll. In seiner Mitte halten eine Anzahl Wagen mit Passagieren für den Bremer Schnelldampfer; Hundert Andere werden von Hunderten an das Schiff geleitet, um ihnen einen letzten Abschiedsgruss nachzuwinken. Einer von den vielen deutschen Vereinen begleitet seine Sangesbrüder mit einer Musikbande an bord, und das Hudson-Ufer hallt wieder von deutschen Liedern, die von den schrillen Pfiffen der vielen Dampfboote, welchen wir begegnen, nur zu oft unterbrochen werden. Unser Fährboot nähert sich jetzt seiner Landestelle in Hoboken, und wir sehen in zwei grossartige Dockanlagen, die des Bremer Lloyd und der Hamburg - Amerikanischen Paquetboot-Gesellschaft hinein, der beiden Postlinien, welche Deutschland mit New-York verbinden, von denen aber nur die erstere dank ihren 9 Schnelldampfern internationale Post-Bedeutung hat. Wir sehen jetzt drei von diesen Kolossen, »Ems«, »Saale« und »Fulda« am Pier liegen; die »Fulda« ist

gestern nachmittag von Deutschland angelangt, die »Ems« geht heute als Dienstag-Boot nach Deutschland zurück und wird morgen von der »Saale« gefolgt, während die »Fulda« Sonnabend wieder den heimatlichen Gewässern zusteuert, nachdem ihr am Freitag durch die »Trave« noch Grüsse von »zu hause« mitgebracht wurden. In dem hufeisenförmig gebauten Dock, dessen Gesamtanlage für fünf Dampfer Raum bietet, herrscht heute eine Hitze, wie man sie sonst nur im äquatorialen Afrika findet. Trotzdem wogen hier Tausende von Menschen durcheinander, Hunderte von Kisten und Koffern sind am Quai aufgetürmt und werden von gewandten Händen mittels der Dampfwinden in kurzer Zeit an Bord gebracht. Eilboten bringen Briefe und Abschiedsgeschenke, unter letzteren mit Vorliebe Blumen, die zu Garnituren vereint sind, welche, wie so Vieles hier, gewöhnlich ins Monströse ausarten. Wir sehen ganze Blumenlauben von zwei Männern an Bord tragen; Blumenschiffe von vier Fuss Länge mit dem Namen des abgehenden Dampfers bilden einen sinnigen Abschiedsgruss; die Tafeln des Salons sind kaum im Stande, den Blumenschmuck zu tragen.

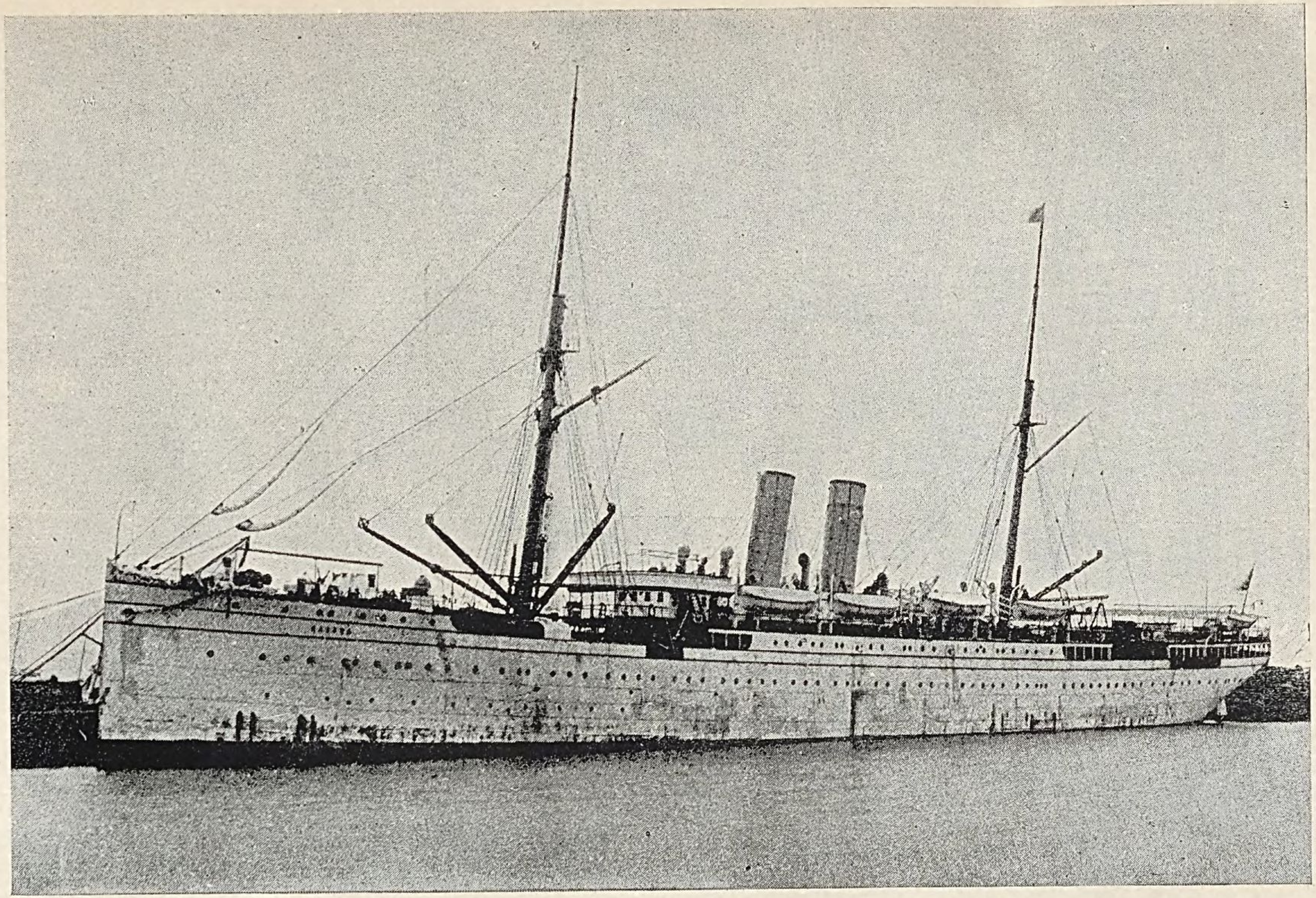
Es ist zehn Minuten vor drei Uhr, da jagen zwei vierspännige Wagen im schärfsten Trab über die schweren Dielen des Docks, donnernd Jedem ein »Ausweichen« zurufend. Es ist die Post, das letzte, was an bord kommt. Grosse Leinensäcke mit schwarz-weiss-roter Einfassung enthalten die deutsche Post, schwerfällige gelbe Ledertaschen gehen nach Englands Küste, amerikanische und holländische Postbeutel, selbst hier und da ein französischer, suchen sich nach Möglichkeit mit den anderen zu vertragen. Längst hat der weitschallende Ton des Gong die Hunderte von Besuchern von bord gewiesen, die Vertrauen erweckende Gestalt des weissbärtigen Kapitains ist auf der Brücke erschienen, zwei starke Schlepper liegen neben dem grossen Dampfer, um ihm beim Herausgehen, bei dem oft hinderlichen Strom des Rivers und seinem doch relativ beschränktem Fahrwasser Hilfe zu leisten. Die Taue der



Norddeutscher Lloyd-Schnelldampfer „LAHN“, Treppe.

Laufplanken werden von den Matrosen gelockert, da erregt für den aufmerksamen Beobachter eine kleine Meinungsdifferenz zwischen zwei Herren auf dem Zwischendecks-Platz neue Gedanken. Wir sehen die im ganzen Osten von Amerika wohlbekannte Gestalt des Bundesmarschalls Bernhard, eines der gewandtesten Geheimpolizisten Amerikas von deutscher Geburt. Der kleine Mann mit dem festen, durchdringenden Blick hat wieder einmal einen gefährlichen Gauner, der lange den Bemühungen der Polizei entgangen war, dem aber doch der Boden Amerikas schliesslich zu heiss ward, gerade in dem Moment dingfest gemacht, als er zu einer Sommerfrische nach England oder Deutschland abschwimmen wollte. Doch schon sind die drei Signale der Dampfpfeife verhallt, die Laufplanken sind losgeworfen und das Schiff, mit dem Hinterende voran, in langsamer Bewegung, die sich jedoch von Sekunde zu Sekunde steigert, so dass es das Dockende bereits in raschem Vorbeigleiten passiert. Wir sehen herab auf ein Mosaik von Hüten und wehenden Taschentüchern, Hunderte stehen Schulter an Schulter gepresst und die Gedanken unseres Hochstaplers bei diesem Anblick sind jedenfalls ganz verschieden von den unseren, die wir die Grüsse Bekannter und Unbekannter aufs Lebhafteste erwidern. Wir sind unter den Klängen unserer Schiffskapelle in der Mitte des Stromes angelangt, und bereits kommen von der anderen Seite die englischen und französischen Boote, von unserer Seite vielleicht noch ein Hamburger heraus. Unser Schiff ist in den richtigen Kurs gebracht, die beiden Schlepper werfen ihre Trossen los, und langsam dampft unser Boot an dem Häusermeer New-Yorks vorbei, den Strom herunter. An der Spitze der Insel, auf welcher New-York erbaut ist, die früher Befestigungen trug — daher der Name »Battery« — wird noch einmal gestoppt, ein letztes Boot kommt heran, um die Supplementpost zu übergeben. Hier liegt auch das berühmte Castlegarden-Haus, das Auswandererhaus per excellence. Hier werden bei Ankunft der Steamer aus Europa die Tausende

von Emigranten gelandet, welche in Amerika eine neue Heimat gründen wollen. Wir stehen an der Bordwand des Dampfers neben einem alten, freundlich aussehenden Herrn, der lange auf diesen charakteristischen Rundbau niederschaut, und ein befriedigtes Lächeln tritt bei ihm an Stelle des zuerst mehr ernsten Blickes. Es ist das zufriedene Lächeln eines selbst gemachten Mannes, die Genugthuung über ein langes, zum Teil hartes, aber auch erfolgreiches Leben, das nun in einem Gedanken an ihm vorüber zieht. Später bei einem Glase Rüdesheimer erzählt er uns, dass auch er hier vor langen Jahren gelandet und dass er zum ersten male, aus dem fernen Westen kommend, dieses Wahrzeichen des Auswandererlebens wiedersah. Auch das Postboot stösst ab, und mit dem Kommando »volle Kraft« geht es hinaus in den weiten Atlantic.



Norddeutscher Lloyd-Reichs-Post-Dampfer „BAYERN“.

III.

Die deutschen Reichspostdampfer nach China-Japan und Australien-Südsee.

Wesentlich verschieden von den Nordreisen ist das Leben an Bord unserer Reichspostdampfer nach dem fernen Osten. Sie allein von der Flotte des Norddeutschen Lloyd führen den offiziellen Titel »Reichspostdampfer«, da das Reich zur Instandhaltung dieser äusserst kostspieligen Linien 4.400000 Mark jährliche Subvention zahlt. Die Namen deutscher Bundesstaaten — Preussen, Bayern, Sachsen, Braunschweig — sind es, welche jenen eigens für Südreisen gebauten Schiffen gegeben wurden, während deutsche Herrschergeschlechter, wie Hohenzollern, Hohenstaufen, Salier, Habsburg, als Taufnamen der sog. Kaiserschiffe, in Australien wohl bekannt sind. Beide Linien nehmen zuerst denselben Weg, indem sie über Antwerpen, Southampton und Genua mit Port-Said den Suezkanal erreichen, dann über Suez und Aden nach Colombo auf Ceylon gehen. Von hier verzweigt sich die Australlinie südlich über Adelaide, Melbourne nach Sydney, während die Chinalinie einen östlichen Kurs nach Singapore nimmt und über Hong-Kong nach Shanghai läuft. Von Hongkong geht die Zweiglinie »China-Japan« nach Yokohama, Kobé und Nagasaki, während von Sydney aus die Samoagruppe befahren wird. Alle vier Wochen geht je ein Schiff nach China und Australien; das erstere ist nach drei, das letztere nach vier Monaten in den Heimatshafen zurückgekehrt.

Die Schiffe nach südlichen Gewässern sind kleiner und nicht so rasch, als die oben besprochenen Schnelldampfer,

brauchen auch nicht so viel Kohlen, die auf jenen Stationen des Ostens sehr hohe Preise haben, da sie alle von England hingebracht werden müssen, und da jede Tonne, also 1000 kg, welche den Suezkanal passiert, $7^1/_2$ M. Durchgangszoll zu bezahlen hat. Die Subventionsdampfer sind zum teil auf deutscher Werfte, beim Vulcan in Stettin, von deutschem Material gebaut und haben sich jetzt, nach fast dreijähriger Benützung, als ganz vorzüglich herausgestellt. Die Pläne zum Bau hatten seinerzeit der Admiralität vorgelegen, da die Schiffe im Kriegsfalle als Transportfahrzeuge dienen sollen. Von aussen ganz weiss gestrichen, mit gelbem Kesselhaus und Doppelschornstein-Aufbau, sehen die zweimastigen Dampfer ausserordentlich schmuck aus. Es würde uns zu weit führen, wollten wir hier abermals auf innere Einrichtung bezug nehmen; wir können nur so viel sagen, dass dieselbe auf den neuen Dampfern nur vom künstlerischen Standpunkt aus betrachtet noch bedeutend vollendeter erscheint, als auf den Schnelldampfern. Berliner und Münchener Kunstinstitute und Maler haben ihr Bestes beigetragen, um jenen Vertretern deutschen Handelsgeistes in fernen Landen eine bewundernde Aufnahme von vorneherein zu sichern. Ventilationsapparat, Eismaschinen, Deckkabinen machen die Schiffe geeignet für Fahrten durch die heissesten Meere der Erde, und so haben sie denn auch den Kampf mit bereits länger bestehenden englischen und französischen Linien erfolgreich aufgenommen.

Werfen wir jetzt einen Blick auf eines dieser Schiffe, wie es im Roten Meere, auf der Höhe des in letzter Zeit so viel genannten Massauah dahin steuert. Keine Welle in der tief blauen, spiegelblanken See, die nicht mehr wie jedes andere Tropenmeer, also nur abends bei schräg auffallenden Sonnenstrahlen, zuweilen einen rötlichen Schimmer, die purpurne Salzflut Homers, erkennen lässt. Kein Luftzug regt sich, kaum fühlt man, dass das Schiff, selbst mit 12 Meilen Fahrt in der Stunde, durch das schwüle Luftmeer dahin gleitet. Ein strahlend blauer Himmel wetteifert an Intensität mit der Flut, trotzdem

hat der Horizont das eigentümlich Verschwommene, wie es die in der Hitze stärker bewegten kleinsten Luftteilchen bedingen. Es ist 10 Uhr morgens, das Frühstück eben vorüber und bereits zeigt das Thermometer auf Deck 33° Celsius im Schatten. Die Wassertemperatur hören wir von dem soeben messenden Quartiermeister auf 30½° markieren. Nur mit Aufbietung aller Kräfte kann das Schiff auf 13 Meilen Fahrt erhalten werden, aber bereits verringern sich die Umgänge der Schraube; die 8 Uhr-Wache in der Maschine hat in der ersten Hälfte ihrer Zeit vorzüglich ausgehalten, doch jetzt werden einzelne schlaff; kein Wunder, herrschen doch in verschiedenen Teilen von Maschine und Kesselraum Temperaturen zwischen 48—60° Celsius. Nur langjährige Gewöhnung an hohe Temperatur vermag solche exzessive Steigerung zu ertragen, und die arabischen Hilfsarbeiter, welche wir an Bord genommen zur Entlastung der eigenen Mannschaft, sind lange nicht imstande, mit diesen zu konkurrieren. Auf dem Achterdeck, ganz hinten also, ist der Platz für die erste Kajüte; ein doppeltes Sonnensegel von starker Leinwand zieht sich in 10 Fuss Höhe über das ganze Deck hin, um in etwas die Glut der tropischen Sonne zu brechen, aber trotzdem liegen alle Passagiere in lethargischer Erschlaffung in ihren Singapore-Roststühlen, selbst zu müde zu einer lebhafteren Unterhaltung. Bücher und Zeitungen liegen da und dort am Boden, man hat den Versuch gemacht, etwas zu lesen, aber schon nach kurzer Zeit entsinkt das Buch unseren Händen. Die allzeit rastlosen Stewards bringen da eine Flasche Champagner, dort eine Eislimonade, doch nach jedem raschen Trunk reagiert der Körper fast momentan mit einem intensiven Schweissausbruch. Unausgesetzt leiden wir an Durst, während das Hungergefühl fast gänzlich verschwindet, so dass die reichbesetzte Tafel fast ebenso voll wieder abgetragen wird. Zuletzt bilden sich infolge der fortwährenden Aufnahme kalter Getränke zuweilen ganz ernste Magenkatarrhe aus, die den Passagieren noch längere Zeit anhängen und sie in ihrem Er-

nährungszustande bedeutend zu reduzieren vermögen. Weiss ist die Gewandung beider Geschlechter und der Schnitt der Kleider nur darauf berechnet, möglichst bequem zu sein und der Ventilation freien Zugang zu gewähren. Dies erstreckt sich bis auf die Hüte, welche besonders bei den Herren in Form von leichten Korkhelmen mit Nackenschleier eine recht wirksame Durchlüftungsvorrichtung besitzen. Auf Kragen und Manschetten hat alles verzichtet, ja viele tragen die im übrigen hoch geschlossenen Flanell- oder Baumwolle-Anzüge ohne jedes Unterkleid. Schlafen unter Deck während der heissesten Tage ist fast ein Ding der Unmöglichkeit, da die Temperatur auch dann kaum um ein bis zwei Grade abfällt, doch hat man auch weniger Bedürfnis dazu, denn nach dem Diner, wenn auf Sonnenuntergang die rasch einfallende Tropennacht ihren bedeutend ärmlicheren Sternenhimmel über uns wölbt, beginnt erst das Leben an bord, die Nacht ist zum Tag umgewandelt. Vor drei Uhr morgens denken wenige an Schlaf, und auch dann ist es meist das freie Deck, das ganze Reihen von Schläfern einträchtig nebeneinander versammelt.

Doch kehren wir zurück zu unserer heissen Morgenstunde. Noch immer steigt die Temperatur, und sehnsüchtig mustern wir den Horizont, ob nicht etwas Wind aufkommen will. Ein scharfes Auge entdeckt plötzlich im Osten eine kleine grau-gelbe Wolke und alles atmet erleichtert auf, denn dieselbe vergrössert sich rasch, und der Wind, der sie trägt, wird auch uns zu gute kommen. Anders denken die Offiziere auf der Brücke, sie kennen das Phänomen, das die Qual der drückenden Schwüle nur vermehrt. Bald wischt der und jener die Augen und wundert sich, was heute viel Staub auf dem Schiffe, doch auch unter den Passagieren finden sich bald solche, welche die Schreckenskunde verbreiten, ein Sandsturm sei im anzuge. Und wie aus einem Backofen schlägt uns plötzlich ein heisser Windzug entgegen, so austrocknend, dass uns fast das Wort im Munde erstirbt. Gleichzeitig rieselt feiner Sand und Staub auf das Deck nieder, und immer dichter

werdend zwingt er uns, schützende Räume aufzusuchen. Doch unter Deck ist eine schreckliche Luft, alle Fenster an der Windseite sind lange schon dicht zugedreht, da der feine Sand mit unglaublicher Energie durch die kleinsten Ritzen sich Eingang zu verschaffen weiss. Allein es hilft nichts, wir müssen eine halbe Stunde hier aushalten und das schlimme dem schlimmsten vorziehen. Endlich wird die Luft wieder heller, tief aufatmend kommen wir an Deck, das fast zollhoch mit dem feinen, scharfkantigen Quarzdetritus des steinigen Arabiens überdeckt ist. Ein mitreisender Naturforscher zeigt uns später unter dem Mikroskope aus dem gesammelten Sande die wunderbar zierlichen Formen von Diatomeen und Foraminiferen, die aus Kieselsäure resp. kohlensaurem Kalk bestehenden Gehäuse längst ausgestorbenen organischen Lebens, sowie eine Reihe schön ausgebildeter Krystalle verschiedener Mineralien. Mit einer Flasche Apollinaris, welches Wasser mehr als irgend ein anderer Brunnen der Welt über alle Zonen verbreitet worden ist, spülen wir die unangenehmen Erlebnisse hinunter, froh, nur auf unserem guten Schiff und nicht in der Wüste selbst von einem solchen Staubfall überrascht worden zu sein.

Eine Woche später sind wir im Indischen Ozean. Wohl ist auch hier heisse Zeit, allein die Luft liegt nicht so bleischwer auf unseren Lungen. Bald mehr, bald weniger Brise macht die Monsun-freie Periode zu einer angenehmen Reisezeit. Die See ist heute ziemlich bewegt, die rasch ziehenden Wolken über uns lassen erkennen, dass in der Höhe stärkerer Wind weht. Ein vorübergehender Offizier fragt uns, ob wir schon Wasserhosen gesehen. Wir verneinen mit überraschtem Blick, wie er gerade zu dieser Frage ex abrupto kommt. »Dann sehen sie Steuerbordseite, schräg voraus, gut zu,« ist seine lakonische Antwort, und der Dienst führt ihn auf die Brücke zurück. Wir eilen auf das Vorderschiff, um einen besseren Ueberblick zu gewinnen, und in der That, in vier bis fünf Meilen Entfernung sehen wir drei mächtige Gestalten, welche

auf dem Wasser schwebend, eine Verbindung von diesem zu einer lichtgrauen Wolke darstellen. Die Form ist der eines Trichters allerdings ähnlich, doch müssen wir uns diesen oftmals um seine Axe gedreht vorstellen, so dass seine Mantelfläche nicht glatt, sondern spiralig verbogen erscheint. Dabei ist das dünne Ende bald auf der See, bald verliert es sich in der Wolke. Höchst interessant ist dieses Wechselspiel, welches wir mit dem Glas gut verfolgen können. Hoch brandet die See auf, wenn der mächtige Wolkentrichter durch den jetzt schmalen Fuss Wasser aus dem Meere aufzieht; dann wieder stürzt dasselbe aus der Höhe zurück, und nur ein dünner vom Winde hin und her bewegter Faden verbindet die Wolke mit der See. Abermals beginnt das Aufziehen, jetzt sehen wir oben und unten sich Trichter bilden, doch ehe die Wolke, wie es scheint, ihre aufziehende Kraft erschöpft hat, reisst, durch einen starken Windstoss bedingt, plötzlich das dünne Mittelstück durch und für kurze Momente sehen wir zwei isolierte Trichter, die aber bald durch das herabstürzende Wasser aufs neue vereint werden, und wieder beginnt das aus der Ferne so reizende Spiel. Da dies jedoch unserem Kapitain durchaus nicht so reizvoll erscheinen will, gehen wir mit Rücksicht auf den Wind, der die tanzenden Ungeheuer, geboren aus Meerflut und Wolkenguss, vor sich her treibt, mit leichter Kursänderung diesem interessanten Phänomen ganz sachte aus dem Weg.

Der Abend bringt uns ein neues, weniger gefährliches Schauspiel, das bei stark elektrisch geladener Luft nicht zu seltene, den Neuling so beängstigende St. Elmsfeuer. Von unseren Mastspitzen und von den Raaen, wo etwas spitzere Teile die allgemeine Rundung unterbrechen, sehen wir blaue Flämmchen ausstrahlen, die jedoch sehr blass erscheinen, da wir gleichzeitig prächtiges Seeleuchten haben. Wir hatten es schon oft gesehen, aber noch nie in einer solchen Intensität, wie heute auf der Höhe von Ceylon. Hunderte von Leuchtbällen, grösser als ein Kopf, flammen plötzlich auf, um ebenso

rasch durch Erlöschen wieder unsichtbar, aber auch von Hundert anderen gefolgt zu werden. Unser Schiff gleitet offenbar in einem Zuge von Scheibenquallen, grossen Mollusken, dahin, die zum teil auf äussere Reize hin ein phosphoreszierendes Licht ausstrahlen. Tausende von kleineren Mollusken erfüllen gleich unzählbaren Sternchen die Flut, und vorne am Bug, wo das durchschneidende Schiff Millionen von Tropfen aufwirft, sehen wir überhaupt nur noch milchweisses Feuer. Meerleuchten ist doch für den Seemann nicht ganz gleichgiltig, es blendet oft das ausblickende Auge so sehr — ist doch auf Deck feine Schrift gut zu lesen —, dass entgegenkommende Schiffe schwer zu sehen sind. Auch wir passieren einen grossen Dampfer, den wir unter anderen Umständen viel früher bemerkt hätten. Da wir einen Dampfer unserer Kompagnie erwarten, geben wir unser Nachtsignal, ein sog. »blue light«, eine Magnesiumfackel, die zuerst weissblau brennt und dann rot wird. Er antwortet mit grün- und roten Wurfkugeln, ist also ein Schiff einer anderen Kompagnie. Balsamische Düfte trägt der auf uns zustehende Wind uns entgegen. Es ist Blumenodem aus dem Paradies von Indien, wie es der Engländer nennt, Blumenduft von den Zaubergärten Ceylons. Berauscht von den verschiedenartigen Naturwundern des heutigen Tages nehmen wir unsere Lagerstätte ein, die hier unter dem Tropenhimmel, wie gesagt, auf Deck einfach aus einer Segeltuchunterlage mit Kopfkissen und unserer Reisedecke besteht. Männlein und Fräulein liegt in langer Reihe eines neben dem anderen, bis bei Tagesanbruch der Spritzenschlauch des Bootsmannes, der mit seiner Mannschaft zum Deckwaschen antritt, uns mit schmerzlicher Nüchternheit aus unseren Träumen im Wunderlande Kalidasas erweckt.

Wieder eine Woche später sind wir unter dem Aequator. Die Malakka-Strasse mit ihrem unvergesslich schönen Bergpanorama und das Handelsemporium Hinterindiens, der Hafen Singapore, liegen hinter uns. Wir haben unseren Kurs wieder nördlich genommen und steuern in die Chinesische See. China —

welch' unendlich Fremdartiges, Unerreichbares liegt in den fünf Buchstaben. Bereits in Singapore haben wir Gelegenheit gehabt, da und dort chinesisches Leben zu studieren, doch hat die unendliche Mischung von Rassen in diesem »San Franzisko des Ostens« manches Charakteristische verwischt. Ein glücklicher Zufall hat uns als Deckspassagiere jedoch 400 Chinesen an bord geführt, und sie geben uns während der fünftägigen Reise nach Hongkong die beste Gelegenheit, das Leben des Volkes aus nächster Nähe zu studieren. Gehen wir zurück auf die Stunde, als unsere gelben Passagiere, sog. Kulis, also Arbeiter der untersten Klasse, welche in Singapore Geld genug verdient, um nun in ihrer nördlicheren Heimat einige Zeit behaglich leben zu können, an bord unseres Dampfers kamen. Der Kajütenpassagier, welcher den Osten zum ersten Mal betritt, kann sich eines gewissen unbehaglichen Gefühles sicher nicht erwehren, wenn die anscheinend zügellose Horde sich vom Quai auf's Schiff stürzt, jeder mit Reiseeffekten und Nahrungsmitteln nach Möglichkeit beladen. Ein Teil der Ladungsräume ist frei, es kann vielleicht einem Drittel Obdach gewähren, und trotz der dort herrschenden Hitze von 35 ⁰ C. reisst man sich um die Plätze. Die grosse Deckluke von etwa 20 Fuss im Quadrat steht offen; an ihrem Rand, der in eine Tiefe von 30 Fuss hinabführt, entsteht ein regelrechter Kampf, der jedoch mehr durch Drängen und Stossen als durch Schlagen ausgefochten wird, denn feig ist der Kuli durch und durch. Einige Freunde thun sich zusammen, erobern ein Tau, lassen einen hinab, dann die Effekten, zuletzt folgen die anderen im Bunde. Häufig entstehen durch die Hast des Hinabkletterns ganze Leitern von Menschenleibern. Das Gewühl wird immer toller, man bangt vor Verletzungen, und so dringen denn drei bis vier stämmige Bootsleute mit Tauenden nicht so ganz sanft dazwischen, ein paar Matrosen bringen Leitern herbei, die im Augenblick besetzt sind, wie der Grashalm, der sich einer Ameisenwanderung in den Weg stellt, und in kürzester Frist ist der ganze Raum

einer grossen Häringstonne nicht unähnlich. Die grössere Zahl hat auf Deck bleiben müssen, auch sie schieben sich unter betäubendem Geschrei noch eine halbe Stunde hin und her, dann haben sie sich auf dem ihnen zugewiesenen Platz eingerichtet und sind nun für die ganze Reise die friedlichsten und harmlosesten Passagiere, die weder der Mannschaft, noch den Kajütspassagieren irgend welche Beschwerden verursachen.

Das Klima ist in diesen Strichen so herrlich, dass die halbbekleideten Menschen nur des Schutzes gegen die Sonne, zuweilen auch gegen einen Gussregen bedürfen. Gegen Beides schützt sie die schöne, dicht geflochtene chinesische Matte, deren glatte Oberfläche den Regen nicht haften lässt. Die Matte dient auch als Teppich, und wer viel davon mit hat, kann sich noch den Luxus erlauben, gegen die Windseite ein Stück davon aufzustellen. Der ganze Decksraum, welcher den Chinesen angewiesen, wird vom Zimmermann mit einem Lattenzaun umgeben, der den Leuten zur Befestigung ihrer Mattenschuppen gute Dienste leistet, die Passagiere der Kajüten beruhigt, und über den hinweg sich in kürzester Zeit ein fröhlicher modus vivendi zwischen Europäern und Chinesen ausbildet.

Das Schiff liefert den Kulis einzig und allein Wasser, Nahrungsmittel bringen sie selbst mit, jedoch keineswegs Speisen, durch deren Nennung dem Leser der Appetit am Weiteressen vergehen könnte. Der chinesische Arbeiter lebt viel besser, als der deutsche; Huhn oder anderes Geflügel ist ein alltägliches Gericht auf seiner Matte; die lange Reihe herrlicher Früchte, welche er teils frisch, teils candiert oder eingemacht mitbringt, würzt ihm den nahrhaften Reis; der Reis wieder lässt ihn ein alkoholisches Getränk herstellen — den Samschu — der ohne schlimmere Nebenwirkung in grösserer Menge getrunken werden kann und nach Marsala oder ähnlichem Weine schmeckt, welcher vielleicht ein oder zwei Tage unverschlossen gestanden hat. Wohl isst der Chinese die Ratte, jedoch nicht das ekelhafte Kloakentier der Städte, von dem

er sich ebensogut mit Abscheu abwendet, wie der Europäer, sondern nur die grosse, reinliche Wanderratte der Felder stellt in der That einen Lieblingsbissen für ihn dar. Alle Arten von Mollusken, darunter besonders der Tintenfisch und eine Holothurienspezies, der Trepang, treten an Stelle unserer gallertartigen Genussmittel; von Eiern sehen wir das Hühnerei streng vermieden, dagegen Tauben- und Entenei sehr beliebt. Das letztere wird mit Vorliebe hart gesotten gegessen, aber zu unserem Entsetzen kennt der Chinese dabei kein Eiweiss, sondern nur ein »Eischwarz«; denn wir sehen den schönen gelben Dotter von einer ebenholzschwarzen Substanz umgeben. Das frisch-hartgesottene Ei wird nämlich in die Erde vergraben, und hier nimmt das Eiweiss die schwarze Farbe an, ohne dass merkwürdiger Weise der Geschmack nur im geringsten alteriert würde. Mit verbundenen Augen würden wir in der That nicht zu erkennen vermögen, dass das wohlschmeckende Ei vielleicht drei Jahre in der Erde gelegen. Je vornehmer ein Gastmahl, desto älter müssen die Eier sein; ja sie sollen bis zum Alter von zwanzig Jahren serviert werden. Nach unseren Erfahrungen gehört jedenfalls eine chinesische Zunge dazu, um ein derartig abgelagertes Ei zu taxieren und zu würdigen. Unseren Kulis bleibt diese Mühe erspart, auch die in der That delikaten Vogelnester sind ihnen eine unbekannte Speise. Gleichwohl verzichten sie auch an bord nicht auf einen mannigfaltig zusammengesetzten Küchenzettel und bringen sich ihre eigenen Köche, die als Künstler in grossem Ansehen stehen, zu diesem Zwecke eigens mit. In einem grossen flachen Thongefäss steht ein kleiner Kochapparat, der mit einer besonderen Art von Holz beschickt wird, das, wie Kohlen, nur glimmt. Hier wird eine ganze Anzahl von Gerichten täglich gekocht, verschiedenes Fleisch mit Hundespeck geschmort, für unser Geruchsorgan allerdings kein sehr anziehendes Parfüm. Gegessen wird mit kolossaler Hast, die volle Schale wird an den Mund gelegt wie zum trinken, dann schiebt die rechte Hand, mit den beiden Esstäbchen be-

waffnet, die Speisen in den Mund. Der Chinese liebt Brühen, in denen Klösschen oder Fleischstückchen schwimmen. Er geht dabei oft mit einem gewissen Raffinement zu Wege. Wir sehen in einer Bouillon die grünen zylindrischen Abschnitte der Gurke schwimmen. Das Mark ist herausgestossen und an seine Stelle ein Mehlklösschen gesetzt, das mit Krabbenfleisch versetzt ist und so ein rotgesprenkeltes Aussehen gewinnt. Ein anderes mal wird ein brauner Pilz genommen, dessen Stempel ausgebrochen und die kleine Konkavität in ähnlicher Weise ausgefüllt wird. Mit den Esstäbchen wird, wie dies in Deutschland noch so vielfach geglaubt wird, nie etwas angespiesst, dieselben sind vorne ja quer abgeschnitten, sondern beide Stäbchen, welche stets in einer Hand, wie eine Pinzette ohne Schloss etwa geführt werden, klemmen den Bissen und führen ihn so zu Munde. Natürlich wird alles klein zerschnitten serviert. Nach dem Essen spühlt sich selbst der Kuli meist den Mund aus und reinigt die Finger, hierin die meisten Europäer beschämend. Die Esstäbchen, welche von hartem Holz oder Elfenbein und gut poliert wenig annehmen, können wir von unseren Deckspassagieren dennoch nach jeder Mahlzeit reinigen sehen. Unsere Leser werden daraus entnehmen, dass diese Parias des himmlischen Reiches doch noch weit besser leben, als die Fabrik- resp. Hüttenarbeiter in den meisten Kulturstaaten Europas.

Die Kinder werden auf's zärtlichste gefüttert und sonst gepflegt und zwar nicht etwa von der Mutter allein; selbst der schwache Grossvater, der für gewöhnlich völlig teilnahmslos auf seiner Matte liegt, wird ganz lebhaft, wenn es sich darum handelt, für den Stammhalter zu sorgen, der mit einer recht launenhaft gnädigen Miene alle Verwöhnung annimmt, als gehöre sich das so. Dieses Lagerbild auf unserem Schiff ist um so interessanter, als bei derartigen Arbeitertransporten stets eine sehr bunt zusammengewürfelte Gesellschaft uns entgegen tritt. China mit seinen 400 Millionen Einwohnern wird natürlich ebensowenig wie Europa von einem einheitlichen

Volke bewohnt. Die bedeutenden Körperunterschiede fallen uns beim ersten Anblick in die Augen; der Südchinese ist klein, meist sehr wohl genährt, von braungelber Hautfarbe, seine Körperpigmente entwickeln ein ganz entsetzliches Parfüm, das man in Wochen kaum mehr aus den Schiffsräumen zu entfernen vermag. Der Chinese des Nordens ist oft aussergewöhnlich gross, mehr mager und von blassgelber Farbe, ähnlich dem Japaner. Die Verschiedenheiten in Sitten und Sprache sollen nicht minder gross sein, so dass Arbeiter, welche täglich im selben Joch gehen, sich nicht verständigen können, es sei denn, dass sie beide des Malaiischen mächtig wären. Auch der Europäer, der Inder verkehrt mit ihnen besonders in dieser aussergewöhnlich einfach gebauten, leicht zu erlernenden Sprache. Von der Ausdehnung dieses Sprachgebietes bekommen wir eine Vorstellung, wenn wir sehen, wie bereits in Port-Said, also an der Schwelle von Europa, unsere holländischen Passagiere, die in ihren Kolonien malaiisch gelernt, mit den Arabern sich in dieser Sprache verständigen. Während das Malaiische so den Südosten von Asien verbindet, ist im Norden und Nordosten das Englische die Verkehrssprache. Hier kommt für den Chinesen fast nur der Europäer in Frage, und mit ihm verkehrt er im sog. Pidjin-Englisch, einer korrumpierten Sprache der merkwürdigsten Art, die für das chinesische Sprachorgan gewissermassen mundgerecht gemacht ist. Der Chinese teilt z. B. mit jenem klassischen Redner den Naturfehler, dass er den Buchstaben R nicht aussprechen kann, da die chinesische Sprache nichts Adäquates kennt; in seiner englischen Geschäftssprache, denn „Pidjin“ ist korrumpiert aus „business“ (Geschäft), ersetzt er darum jedes R durch ein L.

Zehn Tage hat die Reise von Singapore nach Shanghai gedauert; wir haben in dieser kurzen Spanne Zeit, dank dem engen Zusammenleben auf derselben Planke, einen tieferen Einblick in das Familienleben einer fremdartigen Nation thun zu können, das ja dem Reisenden sich stets am letzten eröffnet,

ganz besonders in einem Lande, das bis vor wenig Jahren sich trotz einer mehrtausendjährigen Vergangenheit durch ein sprichwörtlich gewordenes Abschlussystem den Blicken der übrigen Welt zu entziehen verstanden hat.

Die Australlinie bietet den anderen Routen gegenüber nichts spezifisch interessantes. Auch sie benützt, wie gesagt, den Suezkanal, und wir wollen unsere Betrachtung der östlichen Linien nicht verlassen, ohne noch einen Blick zu werfen auf diese Passage so eigener Art, wie wir dieselbe bis jetzt, und wie es scheint auch für längere Zeit, nicht zum zweiten mal auf der Erde wieder finden. Wir wollen den Kanal vom Mittelmeer aus betreten.

Gelb, wie die Karte von Palästina auf unseren meisten Atlanten, liegt die niedrige Küste von Aegypten vor unseren Augen. Die Sonne verdrängt bald die erquickende Frische des Morgens, der Horizont umschleiert sich mehr und mehr, die durchsichtige Klarheit der Luft weicht einer blendenden Lichtfülle der nächsten Umgebung, welcher unser Auge nur mühsam Stand hält. Aus der hohen Brandung, welche längs der Küste steht, löst sich das Lootsenboot, halbe Kraft tönt es von der Kommandobrücke und bald vermögen wir zur rechten die weissen Häuser von Port-Said deutlich zu unterscheiden. Zwei mächtige Molen von 1900 resp. 2500 m Länge laufen weit in die See hinein, brechen dadurch die Strömung und beugen der Versandung der Kanalmündung durch Nilschlamm bei westlichem Strom wirksam vor. Zur Herstellung dieser Dämme wurden aus Zement mit Quarzsand und Kalk vermischt in einer Art von Holzform riesige Blöcke gegossen. Die Masse, sog. hydraulischer Mörtel, erstarrt sehr rasch und ist in Wasser nicht wieder löslich; dann werden die Holzwände der Formen abgenommen und die Blöcke versenkt. Viele Tausende solcher Quadern verschwanden unter den Wellen, bevor man die Grundlage für den Ueberwasserbau gewonnen hatte. Hoch geht jetzt streckenweise die Brandung über die gewaltigen Dämme hinweg, und die zernagte Ober-

fläche lässt uns jetzt schon die Riesengewalt und Zerstörungswut der Wogen erkennen.

Unter klingendem Spiel gleiten wir an einem ägyptischen Kriegsschiff vorbei, grosse Salondampfer englischer und französischer Linien liegen hier verankert. Am Quai geht über dem Agenturgebäude unsere Kompagnieflagge hoch, ein elegantes Ruderboot mit Sonnensegel fliegt auf unser Schiff zu; „ganz langsam, stop, langsam rückwärts", tönen die Worte des Kapitains von der Brücke, das Fallreep geht nieder und bequem wie auf jeder anderen Treppe schreitet der Konsul und der Sanitätsbeamte an bord. Mittlerweile ist das Schiff etwas abseits von der Fahrrinne an einer der mächtigen Bojen verankert, die wie riesige Käse, selbst an Ketten festgelegt, längs des Fahrwassers schwimmen. Nun kommt eine Lebensfrage für die Passagiere: Darf man an land, oder nicht? Quarantaine wird ein Schiff aus Europa allerdings kaum zu halten haben, allein in Port-Said selbst sollen die Pocken herrschen. Der Doktor, die Offiziere werden bestürmt, allein die Antwort gibt nur der Kapitain, nachdem er sich zuvor mit der Sanitätsbehörde und seinem Arzte besprochen hat. Endlich kommt das Erlösungswort — die Passage ist frei.

Es war aber auch höchste Zeit, denn bereits kommt es pustend und schnaubend herangeschlichen, schwarz legt sich der Schrecken von Passagieren und Mannschaft in Gestalt mächtiger Kohlenschuten längs beider Schiffsseiten fest, einige hundert Fellachen, Araber und Neger aller Gaue wimmeln auf den Booten durcheinander, ein Bild, das sich nur mit einem Ameisenhaufen vergleichen lässt. Jeder trägt eine grosse Schippe, einen Korb und einen Sack, den er zum Schutz über Kopf und Rücken streift. In wenigen Minuten sind starke Planken an bord gelegt, und nun müssen wir erst recht an Ameisen denken, die auf der einen Planke beladen an Bord steigen, auf der anderen leer zurücklaufen. Die Reihen reissen nicht ab und arbeiten mit einer Regelmässigkeit, wie eine

Norddeutscher Lloyd-Reichs-Post-Dampfer „BAYERN", Deck.

Kette ohne Ende an einer Baggermaschine. An vier Stellen wird gleichzeitig in dieser Weise geladen. Eine Viertelstunde kann uns das Bild wegen seiner Eigenartigkeit und Neuheit reizen, immer öfter wischen wir jedoch zuletzt an unseren Augen, denn das ganze Schiff ist von einer dichten schwarzen Staubwolke umhüllt. Alle Luken und Fenster sind dicht gemacht, die Gänge werden abgesperrt, Schutzmassregeln sind in mannigfaltiger Form getroffen worden, allein das heimtückische Element weiss trotzdem da und dort einzudringen, und die Arbeit der Stewards ist für diesen Tag verzehnfacht. Vom Deck wollen wir gar nicht sprechen; man glaubt, es könne überhaupt nicht mehr weiss werden. 18000 Zentner Kohlen müssen in 5 Stunden aufgeschaufelt, an bord getragen und aufgeschüttet werden; diese Zahl wird wohl allein genügen, das Verlangen der Passagiere zu begreifen, von bord zu kommen. Wer da bleibt, kann nichts anderes machen, als sich in seine Kabine einschliessen. Aber auch hier wird ihn der entsetzliche Gasgeruch peinigen, der den von tagelanger Sonnenglut erhitzten Kohlen entströmt, zumal jetzt, wo durch das Aufschütten so viele neue Bruchstellen geschaffen werden. Wer nicht durch den Dienst zurückgehalten wird, flüchtet denn auch aus dieser Kohlenstaubatmosphäre. Am Fallreep steht als Wache gegen die Zudringlichkeit der arabischen Verkäufer der Quartermeister (Steuermann), eine stramme Sergentengestalt, an der niemand mehr vorbeikommt, wenn er auf der Treppe steht. Trotzdem fehlt es ihm nicht an körperlicher Beweglichkeit, die, von einer liebenswürdigen Beweglichkeit des Geistes begleitet, ihn zum Liebling der Passagiere macht. In väterlicher Weise gibt er uns den freundlichen Rat, um 1 Uhr hübsch wieder an bord zu sein, denn »warten ist nicht.«

Wir drängen uns auf der Treppe, und unten an der Treppe drängen sich die Bootsführer wie die Geier um ihre Beute. Konkurrenz macht sonst das Leben billig, wenn auch oft nicht besser; hier auch bietet jeder sein Boot mit allen nur

erdenklichen linguistischen Kopfsprüngen an; in englischer, französischer und italienischer Sprache hören wir die Tugenden des alten Kahnes, der uns an Land tragen soll, preisen. Selbst deutsche Laute rufen unser Selbstbewusstsein heraus, alles nur erdenkliche hofft man in dem einen Wort »Landsmann« zusammenzufassen, wenigstens tönt nur dies eine Wort, mit besonderer Virtuosität angerufen, von allen Booten in's Ohr. Gleichwohl macht Konkurrenz die Sache hier nicht billiger, und auch als »Landsleute« werden wir über's Ohr gehauen; denn für eine halbe Mark, die wir pro Person bezahlen müssen, rudert uns der Schlingel knapp einen Steinwurf weit bis an den Quai, und nun sollen wir für sein besonderes Bemühen gar noch einen »Drink« spendieren. Wir sind jedoch anderer Ansicht und mit einem »Imochi«, was etwa »Pack dich zum Teufel« bedeutet, wären wir diesen Landsmann los geworden. Port-Said, obwohl erst mit dem Kanal entstanden, hat das alte Suez bereits weit überflügelt und stellt für den Reisenden, der zum ersten Mal den Orient betritt, infolge seiner unendlichen Rassenmischung und seiner Vereinigung europäischen Kulturzwanges mit orientalischer Gleichgiltigkeit ein äusserst interessantes Studienobjekt dar. Wir haben jedoch bei dem rastlosen Jagen einer Postdampferlinie wenig Zeit dazu; denn kaum einige Stunden an Land, werden wir von der Dampfpfeife des Steamers bereits wieder an bord gerufen Wir wollen daher jetzt einen Blick auf jene moderne Riesenarbeit werfen, die zu den Wunderwerken des alten Pharaonen-Landes ein neues und grösstes hinzugefügt hat. Wir thun dies um so lieber, als wir zu unserer Ueberraschung den Kanal durchaus nicht so trostlos eintönig finden konnten, als wir nach mancher Beschreibung, die von wenig mehr als Sandwüste und niederdrückender Hitze zu reden wusste, erwartet hatten. Die Entwicklungsgeschichte dieser Gigantenarbeit aus dem 19. Jahrhundert ist aussergewöhnlich einfach. Der Gedanke, das rote Meer mit dem Mittelmeer zu verbinden, ist bereits in alter Zeit entstanden, wenigstens fanden sich zahl-

reiche Reste eines derartigen Versuches. Doch erst 1836 griffen geniale französische Ingenieure diese längst vergessene Idee wieder auf, resp. dieselbe entstand in ihnen aufs neue. Sie fanden bei Mohammed Ali, dem ersten Vizekönig von Aegypten, bereitwillige Unterstützung, doch mit dem Tode dieses Fürsten ruhte das kaum begonnene Werk. Erst Mitte der Fünfziger Jahre, unter der Herrschaft des dritten Khedive, wurde der grosse Gedanke mit ganz neuer Bearbeitung von dem ingeniösen Franzosen Ferdinand von Lesseps abermals aufgenommen, der vom Khedive für 99 Jahre das nötige Land zugesagt erhielt und nach Gründung der »Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez« mit eiserner Energie, alle Schwierigkeiten überwindend, sein grosses Werk der Vollendung entgegenführte. Der Tod des Protektors Mohammed Said brachte diesmal keine Hindernisse, und so konnte am 16. November 1869 unter den Auspizien des Khediven Ismail, des Enkels jenes ersten Vizekönigs, ein Werk dem Verkehr übergeben werden, auf das seit 15 Jahren ganz Europa mit gespannter Aufmerksamkeit blickte, auf das Riesenbauten mit einer 4000jährigen Vergangenheit grüssend herabschauten. Kaiser, Könige und Fürsten, ein reicher Stab von Gelehrten und merkantilen Grössen gaben dem denkwürdigen Tage den äusseren Glanz. Der gewaltige Geist eines einzigen Mannes in Verbindung mit einem Kapital von 380 Mill. Franken und Tausenden, welche seine Gedanken ausführten, hatte zwei Kontinente zerrissen, zwei Meere verbunden, den vielumworbenen Weg nach dem Osten um mehr als ein Drittel abgekürzt.

So gewaltig jedoch dieser grösste aller fertigen Kanalbauten ist, so enttäuschen uns trotzdem zuerst die Breitendimensionen. Dieselben betragen an der Wasseroberfläche 58—100 Mtr., an der Sohle nur 22 bei einer Tiefe von 8,5 Mtr. Diese Masse erscheinen uns jedoch nur gering im Verhältnis zu den Schiffskolossen, welche diesen Wasserweg benützen sollen, und deren zwei an gewöhnlichen Stellen des Kanals nicht

neben einander passieren können, von denen auch die wenigsten an irgend einer Stelle des eigentlichen Kanals könnten gedreht werden. Man denkt deshalb auch neuerdings daran, den Kanal in seiner ganzen Länge von 160 Kilometern zu verbreitern. Das jetzige Unternehmen rentierte so ausgezeichnet, dass nur die Schwierigkeit des ungehinderten Verkehrs zu überwinden sein wird. Wenn wir uns jedoch beim Anblick des Kanals Rechenschaft geben wollen über die ungeheuren Sandmassen, welche unter höchst ungünstigen äusseren Verhältnissen ausgehoben und bei Seite geschafft werden mussten, so werden wir kein zweites Bauwerk der Welt finden, das sich mit diesem Kanalbau messen könnte.

Nicht für die ganze Länge musste Sand in der oben angegebenen Tiefe ausgehoben werden; ungefähr ein Viertel des Weges war von der Natur in Form von Seen zum Kanalbau gleichsam präformiert, jedoch nur 16 von den 160 Kilometern waren von der nötigen Tiefe. Auch das auszuhebende Material war nicht überall das gleiche. Sandiger Schlamm, Wüstensand, Sandsteinerhebungen waren zu durchbrechen, wodurch die Arbeiten für Uferbefestigung eine sehr verschiedene Gestaltung bekamen. Allen Arbeiten voran ging die Anlage einer Süsswasserleitung, um die Tausende von Arbeitern in der Sonnenglut nicht verschmachten zu lassen. Ein Teil dieser Leitung, welche am Westufer des fertigen Kanals hinläuft, versorgt noch heute ganz Port-Said mit Trinkwasser.

Port-Said selbst liegt nicht auf dem Festland, sondern auf einer der zahlreichen Inseln, welche den östlichen Mündungen des Nildeltas vorgelagert sind. Die grösseren dieser Inseln bilden von Damiette bis Port-Said eine fast ununterbrochene Kette, und so wird eine Art Haff gebildet, das ganz seichtes, brackiges Wasser führt und den sumpfigen See Menzaleh darstellt. Diesen See durchschneidet der Kanal zuerst in einer Länge von ca. 50 km. Das Westufer des Kanals wird hier von starken Sanddämmen gebildet, auf welchen eine Kara-

wanenstrasse läuft, das Ostufer wird durch den Ostrand des Menzaleh, durch die asiatische Küste gegeben. Der Menzaleh erhält sein Wasser vom Nil und zeigt mit dem Steigen und Fallen dieses Stromes eine sehr verschiedene Tiefe, sein Wasser ist dementsprechend im Oktober bei Hochwasser frisch und wenig salzig, im April und in den folgenden Monaten dagegen in hohem Grade brackig. Selbstverständlich ist auch der Wasserstand im Kanal von diesen Niveauschwankungen des Menzaleh beeinflusst. Bei niederem Wasserstand sehen wir hier Hunderte von kleinen Inseln, mit einigen wenigen Bäumen bestanden, aus der weiten Wasserfläche auftauchen; Tausende von Pelikanen, Kranichen, Marabus und Flamingos beleben die trägen blauen Fluten.

Auf dem Ostufer dehnt sich eine endlose, gelbe Sandfläche, die nur selten eine geringe Bodenerhebung erkennen lässt, aber häufig, besonders gegen Abend, das reizvolle Phänomen der Fata Morgana uns vorführt. Jetzt sehen wir ein Felsenriff, an dem die See hoch emporbrandet, dann wieder bietet sich ein Palmenhain unserem entzückten Auge, bald darauf glauben wir eine Stadt mit Gärten und schlanken Türmen zu erblicken, ohne dass wir unserer Phantasie zu sehr die Zügel schiessen lassen. Langsam, denn wir dürfen höchstens 10 km. pro Stunde laufen, geht unser Schiff durch den Kanal, dessen Ufer trotzdem von der ansaugenden Kraft des Riesenkörpers, der sich hindurchdrängt und von der durch die Schraube bedingten Wellenbewegung heftig erschüttert werden. Das Ufer fällt in diesem Teil allmählich ab, Hunderte von Tonnen bezeichnen die mittlere Fahrrinne. Am Rande sehen wir beim Hindurchgehen des Schiffes das Wasser fallen und von der nach der Mitte laufenden Wassermenge bedeutende Sandmassen nach der Tiefe spülen. Zum Schutze gegen zu rasche Versandung dient hier neben der relativen Breite des Kanals das allmähliche Abfallen der Ufer und die streckenweise Ueberkleidung der Uferränder mit Kunststeinen, welche aus dem grauen Lehmboden des Menzaleh

gewonnen und in der Sonne getrocknet wurden. Auf dem östlichen Ufer finden wir auf Tafeln jedes Zehntel einer englischen Meile vermerkt, alle 5—6 englische Meilen treffen wir auf eine Erweiterung des Kanals, als »gare« bezeichnet, welche zum Ausweichen der grösseren Schiffe bestimmt ist, während die kleinen Dampfer der Kanalgesellschaft mit einer Geschwindigkeit von 14—15 km. die Stunde allenthalben an uns vorbeihuschen. Jede solche Ausweichstelle zeigt einige kleine Häuser und einen bescheidenen Garten, dessen Dattelpalmen mit ihren zierlichen Formen der kleinen Ansiedelung ein sehr freundliches Aussehen geben. Vor der kleinen Anlage befindet sich meist auf einer wohlgepflegten Plattform ein hoher Signalmast, an dem grosse, schwarze Korbkugeln schon von weitem erkennen lassen, ob wir hier andere Schiffe passieren lassen müssen. Frachtdampfer müssen den Poststeamern und Kriegsschiffen gegenüber stets »fest machen«, wie der Seemann sagt, d. h. sie bringen mit einem ihrer Boote vorne und hinten ein Tau an land, und das Schiff wird möglichst an das eine Ufer gebracht. Dann geht häufig ein ganzer Schiffstrain an ihm vorüber, so dass es einen Aufenthalt von einer Stunde und mehr erleidet. Die meisten Dampfer müssen während der ganzen Nacht liegen bleiben; nur wer sehr starke elektrische Bogenlampen vorne am Bug führt, so dass er den Kanal vor sich auf einen Kilometer weit hell erleuchtet, kann nachts ebenfalls weiter laufen, wenn auch unter abermals verringerter Geschwindigkeit, so dass die Passage immer noch ihre 16—20 Stunden in anspruch nimmt.

Haben wir den Menzaleh passiert, so gewinnt der Kanal ein wesentlich anderes Aussehen. Die Sandmassen, welche von hier über Station El Kantara zum Nordende des Ballah-Sees zu bewältigen waren, sind neben dem Kanal in Form von 20—30 Fuss hohen Dünen aufgeworfen, so dass wir wie in einem engen Thal dahin fahren, über dessen Wände uns von Deck aus kein Hinwegsehen möglich ist. Hat hier die

Sonne den Sand tüchtig durchglüht, so kann die Durchfahrt höchst unangenehm werden. Besonders gefürchtet wegen des hier sehr feinen und scharfen Sandes sind die Küstenwinde, welche das ganze Deck mit Sand überschütten.

Nach der Passage des kleinen Ballah-Sees kommt eine der interessantesten Strecken des ganzen Kanals. Hier musste bei der Station El Gisr eine vier Meilen breite Bodenanschwellung von weissgelbem Kalkstein durchbrochen werden. Die Ingenieure suchten sich die weichsten Strecken aus und so kam eine reich gewundene Schlangenlinie zu stande, die oft kaum mehr als zwei Schiffslängen voraus sehen lässt. Dieser Teil des Kanals ist auch landschaftlich mit der schönste. Das Wasser hat eine smaragdgrüne Farbe und wird von einer ziemlich formenreichen Ufervegetation umrahmt. Dem Ufer entlang laufen schmale Fusspfade, auf denen sich häufig recht buntes Leben entwickelt. Dann steigen die Felswände fast senkrecht 30—40 Fuss in die Höhe, oben gekrönt von kleinen Ansiedlungen oder isoliert stehenden Tempeln. Gegen das Ende dieses Engpasses lenkt ein ziemlich weitläufiger Villenbau unsere Aufmerksamkeit auf sich, und vom Lootsen erfahren wir, dass bei der Eröffnung des Kanals die französische Kaiserin hier für einen Tag gewohnt hat. Eine ephemere Grösse, ist der hübsche Bau nicht wieder benützt worden und zeigt schon recht merkliche Spuren des Verfalls. Ismail Pascha hatte seinem hohen Gast ein völlig neues und standesgemässes Nachtquartier geboten; ob sich die ägyptischen Finanzen derartigen Luxus erlauben durften, hatte damals niemand zu fragen.

Eine neue Wendung, und der Kanal mündet in die herrlich blauen Fluten des Timsah-Sees, an dessen Nordwestufer Ismailia, die zeitweise Sommerresidenz des Khediven, gelegen ist. Wir sehen bei der Fahrt nur das grosse Palais des Fürsten, das sich von seinem Hintergrund herrlicher Palmen prächtig abhebt. Hier läuft auch die Eisenbahn, welche Kairo mit Suez verbindet. Die Mitte des Timsah-Sees ist tief ge-

nug, um mehreren Dampfern gleichzeitig das Umdrehen zu gestatten, während die Kanalmündungen hier unter Strömungen stark zu leiden haben, so dass fortwährend Baggermaschinen in Thätigkeit sind. Die weitere Umgebung des Sees zeigt kleine Bodenerhebungen, die jedoch alle kahl sind. Trotzdem wirkt diese Pflanzenarmut nicht trostlos und öde. Das grelle Sonnenlicht lässt in dem unendlichen Gelb der Wüsteneien so viele Abstufungen erkennen, die Schatten der Wolken liegen so scharf umgrenzt auf der Fläche, dass auch die unbelebte Natur durch die rasch wechselnden Farbennuancen Bewegung erhält. Das leuchtende Semmelgelb der Ebene und das Hellblau des Himmels oder des Wassers sind so scharfe Kontraste, wie sie grünbestandenes Gelände nimmer bieten könnte, und in diesem Kontrast vor Allem liegt das Lebendige des ganzen Bildes.

Südlich des Timsah kommt abermals eine Strecke, in der sich der Kanal durch Sandstein und harte Gipslager durchdrängen muss; hier ist auch die geringste Breite des Wasserspiegels, da die Kanalwände fast senkrecht abfallen können. Zahlreich strömen die arabischen Kinder aus den kleinen Stationen zum langsam durchgleitenden Schiff heran, dasselbe weite Strecken begleitend und unaufhörlich ihr »Bakschísch, Bakschísch« rufend, das von den Reisenden denn auch gerne und häufig mit Kupfermünzen erwidert wird. Gelegentlich sehen wir auch eine Schar hochbeiniger Kamele in andauerndem Passgang an uns vorüber ziehen, oder wir folgen lange Zeit dem kreisenden Flug eines Adlers, der vielleicht ein Huhn auf unserem Vorderschiff als willkommene Beute erspäht hat. Hier und da finden wir auch kräftigen Uferschutz durch verschiedenartige Rohrpflanzungen gegeben, allein das Salzwasser des Kanals und der sehr seltene Regen sind dem Anflug einer Ufervegetation sehr hinderlich. Immerhin sagen uns Leute, welche den Kanal seit Jahren kennen, dass dieser natürlichste und beste Schutz, dass das Grün der Ufer in Zunahme begriffen ist. Südlich dieser 16 km. langen

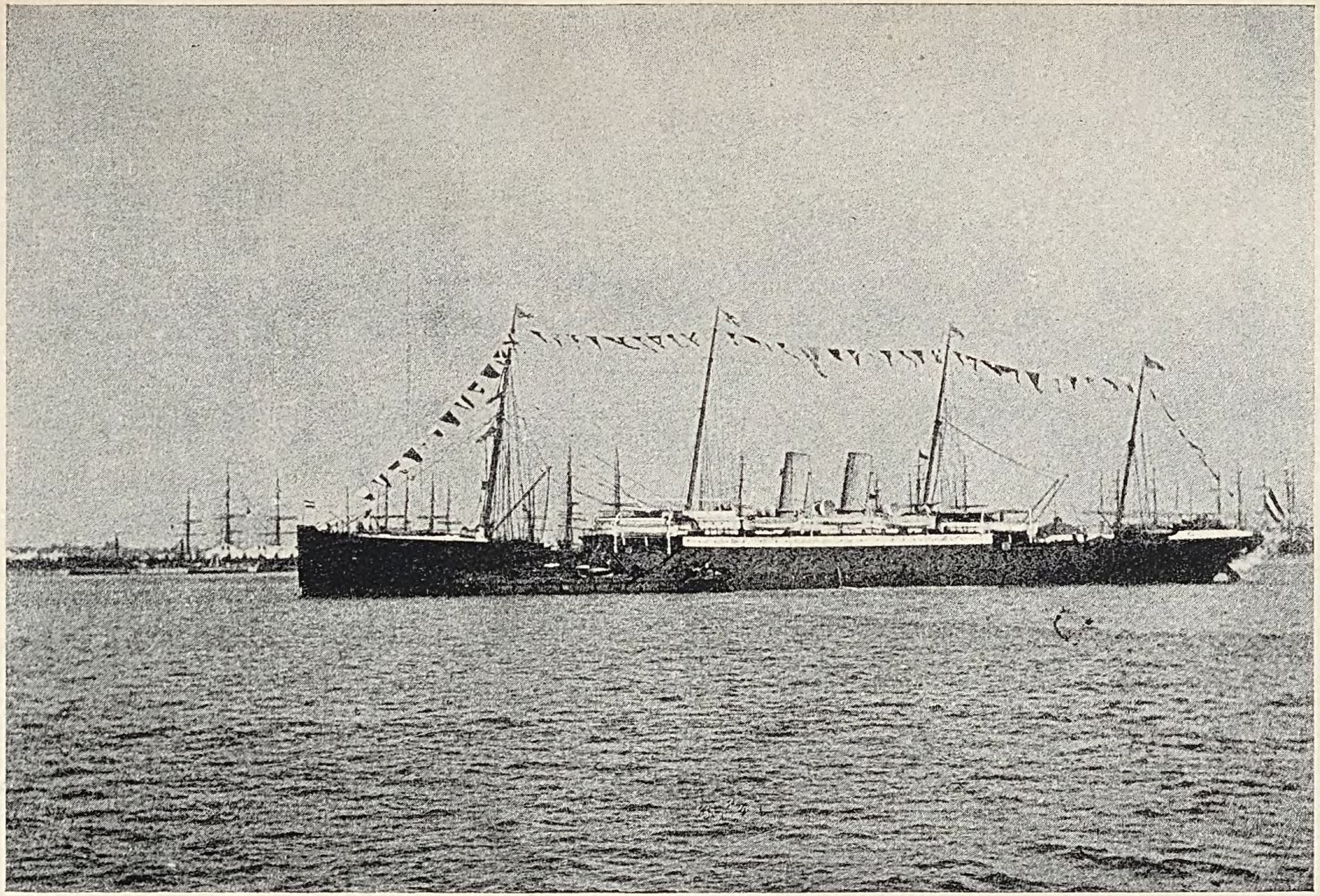
Felsenschwelle des Serapeums öffnet sich der Kanal zu der 220 Quadrat-Klm. grossen Fläche der beiden Bitterseen. In einer Stunde durchlaufen wir dieselben in voller Kraft, dann noch eine kurze Zeit Schneckenpost, und in dem Golf von Suez mit seinem herrlichen Bergpanorama haben wir das Endziel unserer Fahrt erreicht, haben uns zwischen zwei Kontinenten hindurchgedrängt, deren Verbundensein uns in der Schule noch als sehr feststehende Thatsache eingeprägt wurde.

IV.

Die Baltimore-Linie und das Auswandererschiff.

Wenn auch die europäischen Rassen ihre heimatmüden Kinder mehr und mehr über den ganzen Erdball verstreuen, so ist doch noch wie vor Hunderten von Jahren, in der Frühepoche unserer Zeitrechnung, der Wandertrieb vor allem nach dem fernen Westen gerichtet, der untergehenden Sonne folgend, die ja auch, für zwölf Stunden allerdings nur, des alten Europa müde zu werden scheint. Wir können jene allmähliche Durchsetzung ferner Kontinente mit europäischen Elementen vergleichen mit den fast unmerklichen Vertikalströmungen, welche die Temperaturregulierung der ozeanischen Tiefen beherrschen, während die Auswanderung nach dem Westen gleich einem mächtigen Oberflächenstrom an die Gestade der neuen Welt brandet und eine soziale Flutwelle bedingt, gegen deren Auswüchse selbst Amerika, der freieste Staat der Welt, sich neuerdings gesetzlich schützen will.

Diese moderne Völkerwanderung, wie wir sie nennen wollen, nahm gegen das Jahr 1865, nach Beendigung des Südstaatenkrieges, ihren Anfang, und wenn auch noch einige Jahre lang Viele die unsichere Fahrt auf Segelschiffen wagten, so zogen doch die Meisten es vor, in 2 statt in 8—10 Wochen die Reise nach der neuen Heimat zu vollenden, und wurden so die Ursache des Aufblühens einer Reihe europäischer Dampferlinien, von denen jetzt die meisten über Dutzende von grossen Ozeandampfern verfügen.



Norddeutscher Lloyd-Schnelldampfer „SAALE“.

In Deutschland leiteten Hamburg und Bremen, durch ihre Lage begünstigt, die Auswanderung auf ihre Linien, und hier waren es besonders die Hamburg-Amerikanische-Paquetboot-Gesellschaft, bekannt durch ihre Schiffe mit Dichternamen, an die sich jedoch viel Unglück heftete, und der Norddeutsche Lloyd in Bremen, der seinen Amerikadampfern mit Vorliebe den Namen deutscher Ströme gab, ein Verfahren, an dem bis in die letzte Zeit festgehalten wird, denn auch der neueste Schnelldampfer, welcher mit einem Kostenaufwand von rund vier Millionen Mark Frühjahr 1888 fertig gestellt wurde, trägt den Namen »Lahn«. Er läuft in der Gesellschaft von »Elbe«, »Werra«, »Fulda«, »Ems«, »Eider«, »Aller«, »Trave«, »Saale«, während auf der Baltimore-Linie »Rhein«, »Main«, »Donau«, »Weser« und andere Boote den Verkehr vermitteln.

Wir haben oben von den grossen Salondampfern des Norddeutschen Lloyd gesprochen und damals als Prototyp einen Schnelldampfer gewählt. Wir fanden darauf Alles dem höchsten Luxus und den verwöhntesten Anforderungen entsprechend eingerichtet. Jetzt aber wollen wir uns mit der Auswanderung und mit dem Zwischendeck beschäftigen und zu dem Zweck auf ein Schiff gehen, in welchem die Kajüte Nebensache ist und der Zwischendecksraum vielmehr die Geschäfte bedingt. Als Schiff dieses Charakters mag uns der Baltimore-Steamer »Main« dienen, ein Boot, das 1868 erbaut, früher die Reisen nach New-York machte, jedoch mit Indienststellung der Schnelldampfer auf dieser Linie nach der Baltimore-Tour versetzt wurde. Der »Main« fährt, wie die meisten Baltimore-Schiffe, um Kohlen zu sparen, denn die letzten Meilen kosten die meisten Kohlen, mit reduzierter Geschwindigkeit, so dass er etwa 13 englische Meilen die Stunde macht und mit dieser Geschwindigkeit bei einem täglichen Kohlenverbrauch von circa 1000 Zentnern in 12—13 Tagen die 3600 englische Meilen über den Atlantic durchläuft.

Die ganze vordere Hälfte des Schiffes besteht in zwei Etagen aus Zwischendecksraum, der selbst wieder in einzelne

Abteilungen für unverheiratete Männer, für Familien und für ledige Mädchen eingeteilt ist. Licht tritt von den Seitenfenstern des Schiffes zu, die in der unteren Etage, welche im ganzen Schiff durchläuft, allerdings nicht geöffnet werden können, da sie zu nahe der Wasserlinie liegen; dort aber sorgen Luftschächte, welche vom Deck niedergehen, für eine reichliche Durchlüftung. Die Haupträume ist wieder ihrerseits in grosse Oblonge eingeteilt, in denen zwischen eisernen Trägern, welche von der Decke zum Boden niedergehen, in zwei Etagen eine Anzahl von Laden angebracht ist, deren hohe Holzränder der darin liegende Strohsack nicht ganz erreicht. Der letztere ist breit und lang, von gutem Stroh, mit einem daran befestigten Kopfpolster versehen und wird nach jeder einfachen Reise gänzlich weggeworfen. Verschiedene freie Räume sind mit Tischen und Bänken versehen, wo die Leute abteilungsweise essen und sich sonst beschäftigen können. Zwei bis drei Zwischendeckstewards und eine Stewardesse sorgen für die Bedürfnisse der Passagiere, jeden Morgen wird der Boden gründlich desinfiziert und von einer Abteilung Matrosen ausgefegt, und was unter diesen Besen kommt, muss niet- und nagelfest sein, wenn es haften bleiben soll.

Doch bevor wir das Leben im Zwischendeck, wo oft 1300 Menschen vereint sind, näher betrachten, wollen wir unsere Auswanderer aufsuchen, nachdem sie zum letzten Mal auf deutscher Erde geschlafen. Wir müssen zu diesem Ende von Bremerhaven, wo der »Main« bereits lustig auf der Rhede schaukelt, wieder gegen 60 Kilometer landeinwärts nach Bremen reisen, da sich hier die Emigranten seit einigen Tagen in Massenquartieren angesammelt haben. Wir sehen es denn an einem »Steamertag« schon früh um 5 Uhr auf den Strassen lebhaft werden und begegnen allenthalben kleinen Trupps von Menschen, die in Nacht und Nebel von ihren Hauswirten nach dem Bahnhof geleitet werden. Das grosse Gepäck ist bereits aufgegeben, und nur die notwendigsten Dinge und Andenken, von denen man sich nicht gerne trennt, sowie das blecherne

Essgeschirr, Alles funkelnagelneu in Bremen erst gekauft, sehen wir von den Auswanderern getragen, oder auch zusammengekoppelt auf der Karre gefahren. Immer wird sich der Eine oder der Andere finden, der durch die Fülle von guten Ratschlägen, die er unaufgefordert gibt, zeigen will, dass er Amerika und amerikanische Verhältnisse kennt, doch findet er gerade jetzt, wo die Einen sehnsüchtig an hinter ihnen Liegendes zurückdenken, die Anderen beunruhigt den nächsten Stunden entgegensehen, fast Alle sich in gedrückter Stimmung befinden, für seine weitgehenden Ratschläge wenig Zuhörer.

In einem besonderen Teil des Bahnhofgebäudes hat sich die Auswanderermenge gesammelt, der Extrazug steht vor der Halle, doch findet zunächst noch eine Art »Hammelrennen« statt, wobei der Arzt des Schiffes eine Durchmusterung seiner Passagiere vornimmt, die nur den Zweck haben kann, bereits offenkundige Infektionskrankheiten zurückzuweisen Um 6 Uhr haben die letzten die Barrière passiert. »Doktor im Zug« lautet der fragende Ruf des Zugführers, und die Wagen rollen dahin, dem einen zum Glück, manchem zum Verderben; Deutschland hat wieder einige hundert Söhne verloren. Punkt 8 Uhr läuft der Extrazug in Bremerhaven vor die Empfangshalle, die jedoch, nur für Kajütenpassagiere bestimmt, unsere Leute nichts angeht. Vorbei an dem Riesenkrahn, der 1200 Zentner zu tragen imstande ist, klimmt in langsamerem oder rascherem Tempo die Menge über den hohen und breiten Deich empor und hat nun das Meer, wie sie glaubt, vor sich. Nun ja, für die meisten ist es auch ein Meer, so weit dehnt sich hier die Wesermündung, von zwei starken Forts beschützt, vor unseren Augen. Auf der Rhede schaukeln zwei grosse Dampfer, der Schnelldampfer nach New-York und unser »Main.« Vielleicht liegt noch ein oder der andere erst diese Nacht »binnen gekommene« Steamer vor Anker, oder ein Schiff, das nach dem Süden bestimmt, ist im begriff, auszulaufen. So kommt es häufig vor,

dass vier bis sechs Dampfer des Bremer Lloyd gleichzeitig auf Rhede liegen. Die meisten Schiffe liegen in Bremerhaven jedoch in den riesigen Bassins, welche hinter dem Deich parallel zum Weserufer sich erstrecken und durch kolossale Schleusenbauten mit der Weser in Verbindung stehen. Da die Schleusen jedoch nur bei Fluthochstand geöffnet werden, so »legen« die abgehenden Schiffe, wenn ihre Abreise nicht gerade in diese Zeit fällt, vorher »auf die Rhede«, die ankommenden müssen hier warten.

Am Weserquai liegen zwei kleine Dampfer, welche die Passagiere an bord des weit abliegenden Ozeandampfers bringen. »Willkomm« ist der Name des einen, und ein »Vorwärts« ruft der andere den zagenden Auswanderern zu. Kaum sind wir an bord des »Willkomm« eingeschifft, so donnert der zweite Extrazug in die Station, er bringt wieder 800 Zwischendecker, diese für den »Vorwärts« und den New-York-Steamer bestimmt. Der dritte Extrazug endlich bringt eine Stunde später die Kajütenpassagiere, welche auf dem Schnelldampfer ja einen recht wesentlichen Faktor bilden und gewöhnlich nach Hunderten zählen, von denen jeder zwischen 250 und 500 M. für 8—9 Tage Reise und ausgesuchteste Verpflegung zahlt. Unsere Zwischendecker bezahlen nur 100 M. und dürfen sogar 13—14 Tage fahren, was manchen noch zu rasch geht. Sie sind jetzt glücklich an Bord des grossen Dampfers gelangt und unter kräftiger Mitwirkung des gesamten Schiffspersonals sehr rasch bei ihren Schlafstellen untergebracht, von denen jede eine Nummer trägt, so dass Verwechslung ausgeschlossen ist. Ein letzter kleiner Dampfer bringt uns noch einige Kajütspassagiere und die Post, dann hebt die Maschine den Anker, und mit drei schrillen Pfiffen sagt der Dampfer im Namen von über 1000 Menschen dem alten Vaterland Lebewohl.

Wir lassen die neugierig aus den unteren Räumen bald wieder emportauchende Menge jetzt vor unserem körperlichen und geistigen Auge Revue passieren, wir fragen uns: wie viele

davon sind wirklich Kinder des alten Vaterlandes, das eben als eine feine gelbgrüne Linie am südöstlichen Teil des Horizontes zu verschwinden beginnt?

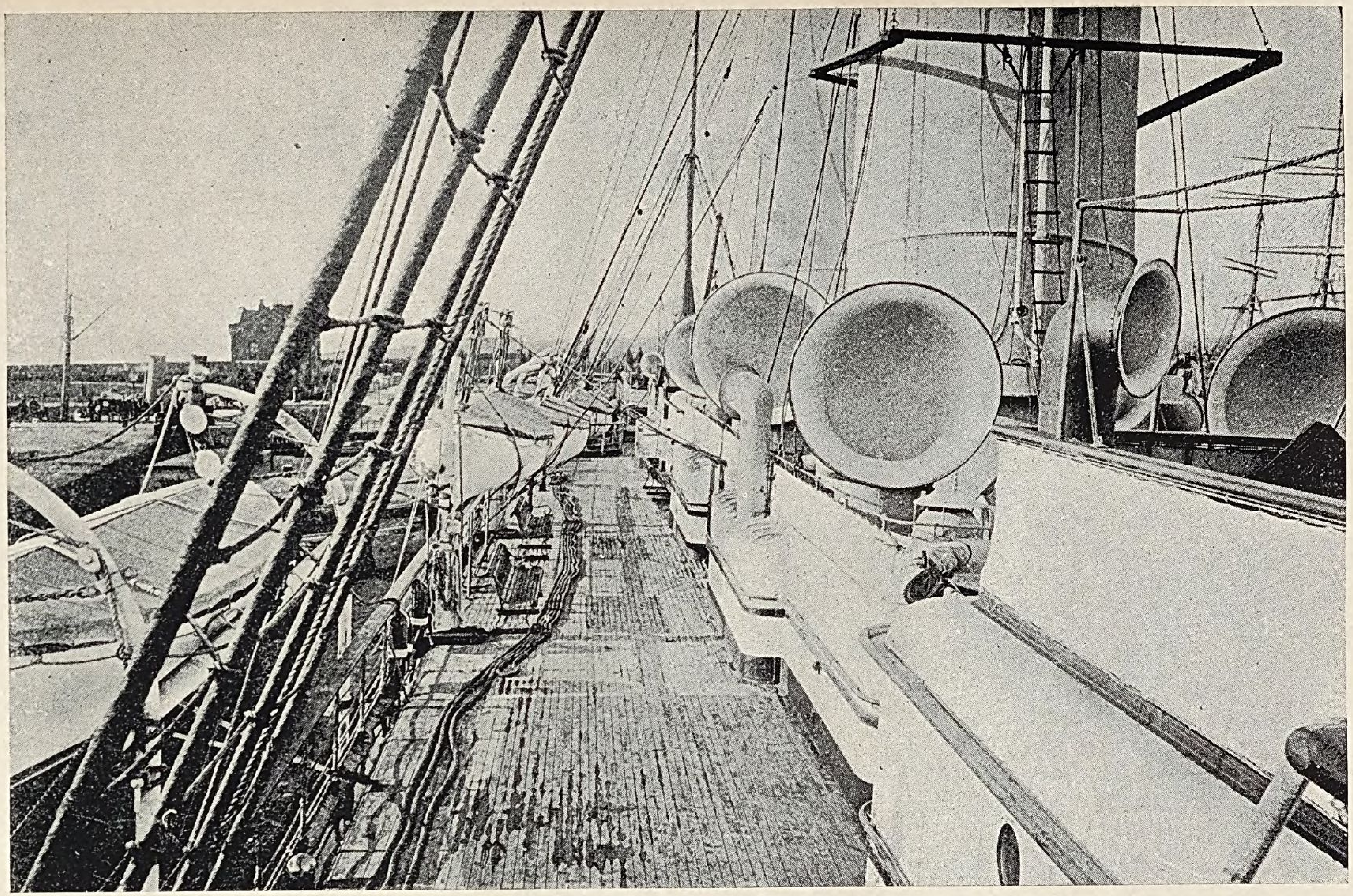
Diese kleinen dunklen Gestalten mit ihrem annähernd quadratischen Gesichte mit dem stupiden Blick gleichgiltig in das doch so ganz neue und ungewohnte Bild des Lebens auf Deck starrend, können doch nicht wohl Deutschlands Kinder sein, die so ganz empfindungslos aus dem Lande der Väter scheiden? Wir treten näher und vernehmen fremde slavische Laute, die auch uns fremd geblieben sind, obwohl wir an Bord von so mancher Sprache etwas lernen müssen

An den Mast gelehnt, zieht eine völlig andere Erscheinung unsere Aufmerksamkeit auf sich. Hell blitzt es aus den blauen Augen, die von einer hohen Stirn überdacht sind und im Verein mit dem üppigen, hellblonden Haar die Erinnerung an so manche germanische Heldengestalt aus Freytag's »Ahnen« in uns wecken. Dass die Gestalt des jungen Schweden über das Mittelmass weit hinaus geschossen ist und durch einen Mantel aus zottigem Bärenpelz gegen die scharfe Novemberluft sich zu schützen weiss, gibt unserer hochnordischen Erscheinung ein ganz besonderes Relief. Klein von Gestalt und recht vergnügt schwatzend, beobachten wir einen ganzen Trupp Dänen in nicht zu grosser Entfernung; ihr kleines Vaterland wird seine auswandernden Söhne am schwersten vermissen. Auch der Westen der skandinavischen Halbinsel hat sein Kontingent zu unseren Auswanderern gestellt. Einsam und verlassen, aus einer Thonpfeife grosse Rauchwolken ausstossend, die dicken Beinchen über einander geschlagen, sitzt ganz vorne auf einer niedrigen Häringstonne in tiefem Sinnen ein Holländer. Wir wollen seine Handelskonjekturen nicht stören und wenden uns wieder »mittschiffs« gegen den mächtigen Schornstein, wo uns an der wärmsten, geschütztesten Ecke ein Odeur umfängt, das selbst unser an Zwischendecksparfume reichlich gewöhntes Riechorgan stets wieder auf's neue und empfindlichste beleidigt. Wir haben hier die feinste

Gesellschaft an bord, vor uns — polnische Knoblauchesser, fast ausschliesslich jenem altehrwürdigen Kulturvolk angehörend, dessen Zähigkeit in der Bewahrung eines spezifischen Charakters trotz jahrtausendlanger Diaspora über die ganze bewohnte Erde den Ethnologen stets mit Bewunderung erfüllen muss.

Wir wollen soeben die Männer mit den Schmachtlocken verlassen, doch werden wir plötzlich festgehalten, und nach langer Wechselrede können wir uns trotzdem nicht so ganz dahin verständigen, dass das angeblich kranke, sehr unreinlich gehaltene Kind absolut mit Branntwein eingerieben werden müsse, wenn wir auch dabei die Ueberzeugung gewonnen haben, dass der Vater mit dieser Medizin wohl umzugehen verstünde. Noch eine kleine Truppe tritt uns gesondert entgegen, sie kommt aus dem fernsten Osten, von den Ufern der Wolga. Also Russen? Ja, und doch wieder nein! Zwar in Russland geboren und erzogen, haben sie doch die Sprache des Zarenlandes nicht erlernt, wohl aber ein auffallend reines Deutsch von ihren nach Russland ausgewanderten Grosseltern. Sie haben sich in ihren Ackerbaukolonien an der unteren Wolga deutsches Herz und deutschen Mut bewahrt, und der Ungunst der politischen Verhältnisse trotzend vertauschen sie den undankbaren Osten, den sie in Generationen kultiviert, mit dem fernsten Westen und werden dort die Zahl der deutschen Elemente vermehren, welche nicht ihre deutsche Sprache und deutsche Heimat vergessen haben, sobald sie einige Brocken schlechtesten Englisch dafür einhandeln können. Wer unter der Knute deutsch geblieben, wird unter dem Sternenbanner nicht Yankee werden.

Das Deck, vor kurzem noch bis auf den letzten Platz gefüllt, zeigt schon bedeutende Lücken, bevor nur hohe See erreicht ist, denn bei dem scharfen Nordwestwind steckt unser »Main« die Nase bereits tief ins Wasser. Wenn auch Mancher noch einen gewaltsamen Versuch wagt, dem Schreckensgespenst der Seekrankheit Hohn zu sprechen, ein kundiges



Norddeutscher Lloyddampfer „ALLER“, Promenadendeck.

Auge bemerkt in den erbleichenden, gespannten Zügen, dem häufigen Gähnen und Schlucken bereits die Vorboten jenes Leidens, gegen das trotz aller Anpreisungen der Küstenzeitungen noch immer kein Arcanum gefunden ist und wohl auch nimmer gefunden werden kann. Bleichsüchtige Mädchen sehen wir am frühesten abfallen, während Kinder gewöhnlich nur wenig, Säuglinge fast gar nicht darunter zu leiden haben. Dicke Menschen werden ungleich rascher und heftiger ergriffen als magere; manche Menschen endlich werden nie ganz seefest, wie dies merkwürdiger Weise von dem berühmten englischen Admiral Nelson bekannt ist. Andererseits beobachten wir, wie vorher bemerkt, auch die Thatsache, dass Menschen, welche nie zuvor auf See gewesen, trotzdem keine Anwandlung jener sogenannten Krankheit erfahren, die sich übrigens bei fast jedem verschieden äussert. Auch Tiere, selbst Equilibristen wie Affen und viele Vögel, bleiben nicht verschont; die wildesten Raubtiere sehen wir ängstlich und zahm werden; Hund und Katze verkriechen sich, bis der Tanz vorüber.

Dass noch niemand an der Seekrankheit gestorben, ist eine bekannte Thatsache; allein trotzdem fürchten die Meisten für ihr Leben, wenn bei andauernd schlechtem Wetter der sechste und achte Tag heran kommt, ohne dass von den genossenen Speisen viel zurückgeblieben wäre. Der moderne Sport des »Schauhungerleidens« mag die reisende Menschheit über diesen Punkt künftig beruhigen. Dass natürlich unsere Zwischendecker im Durchschnitt mehr leiden, als Kajütenpassagiere, ist einleuchtend und hat seinen Grund in der schweren Kost und dem Mangel an Bequemlichkeit. Das Deck ist unter diesen Umständen ziemlich leer, sendet doch auch jede schwerere See einen dichten Sprühregen über das ganze Vorderschiff, und nichts weist darauf hin, dass Hunderte von bangenden Menschen in Mitleid erweckendem Zustande in der Tiefe verborgen sind.

Doch endlich glätten sich auch die Furchen auf Poseidon's

Stirne, der ewig graue Novemberhimmel von Nordwesteuropa liegt hinter uns, die schönen sonnigen Tage amerikanischen Spätherbstes elektrisieren das ganze Schiff und werfen ihre freundlichen Strahlen auch in die dunklen Räume des Zwischendecks. Mit einem Schlag hat das Schreckgespenst der Seekrankheit das Schiff verlassen, und die Passagiere haben eben begonnen, sich ihres Lebens zu freuen, da erscheint ein neues Uebel in Gestalt des Doktors mit der Impflanzette. Nach amerikanischem Gesetz muss jeder Zwischendecker auf der Reise geimpft werden, und der Arzt hat nur auf den ersten besseren Tag gewartet, um die Passagiere dieser ersten Segnung des freien Amerika teilhaftig werden zu lassen. Unter Beihülfe von Offizieren und Barbier werden denn auch an Einem Tage die tausend Auswanderer von ihm geimpft, was natürlich nicht ohne manche erheiternde Szene abgeht. »Drücken ist nicht«, denn jeder Impfling erhält einen Schein ausgestellt, auch wird vor Abschluss der Reise revidiert.

Lange jedoch kann dieses kleine Malheur die ausbrechende Lebenslust nicht zurückdrängen, und da der folgende Tag zufällig Sonntag ist, so wirft sich alles zum ersten Mal in Festtagsschmuck, und lächelnd gedenken wir des Sprüchwortes »Kleider machen Leute«, denn es wird uns schwer, manche bereits bekannte Erscheinung wieder zu finden. Heute auch haben wir Gelegenheit uns der oft recht hübschen Nationaltrachten zu erfreuen, welche durch die Wanderlust der Besitzer von der ungarischen Pusta oder den Hochgebirgen Norwegens so plötzlich auf den weiten Ozean verpflanzt worden sind. Auch die Mannschaft hat heute, von der engeren Wache abgesehen, einen freien Tag und Freund Teerjacke lässt sich die gute Gelegenheit nicht entgehen, die frische Schwarzwälderin oder die stramme Dirne aus Pommernland, welche schon lange sein Herz gewonnen, auch mal im schützenden Arm zu schwingen. Musikanten sind unter den Passagieren oder der Mannschaft bald gefunden, auf dem Vorderschiff ist Platz genug und bald wirbeln nach

den Klängen der Ziehharmonika und der Fidel fröhliche Paare über den glatt gescheuerten Planken dahin. Kommt dann einmal eine höhere Welle und erteilt dem Parquet zu gefährliche Schwingungen, dann weiss unser kecker Seemann von seiner Sicherheit Vorteil zu ziehen, und die Tänzerin schwebt in seinen kräftigen Armen, erschreckt und vergnügt zu gleicher Zeit, über alle Fährnisse des Daseins dahin. Auch die Passagiere der Kajüte können dem ungewohnten Schauspiel eines Zwischendecks-Balles auf hoher See, bei dem interessante fremde Nationaltänze eine wesentliche Rolle spielen, nicht entsagen und bilden längere Zeit die Zuschauer des abwechselungsvollen und anziehenden Bildes.

Die Schrecken der Seereise sind längst vergessen, das Meer geht mit langen regelmässigen Wellen, die unseren mächtigen Dampfer wohl bewegen, die er aber Dank seiner starken Maschine kräftig durchschneidet. Das Losungswort: Land! — gegen 9 Uhr bekommen wir Cap Henry zu sehen — lässt tausend Menschenherzen höher schlagen, und wo nur ein bequemer Ausguck ist, haben sich Gruppen gebildet, um zuerst das »gelobte Land« zu erblicken. Die Seeleute haben es natürlich längst in Sicht, während das ungeübte Auge noch lang am Horizont sucht, bevor es die geringe Erhebung erkennt. Noch einige Meilen Fahrt und bald hier, bald dort vernehmen wir Rufe, dass das neue Vaterland entdeckt ist. Eine kleine Stunde weiter, und eine niedrige unscheinbare Küste liegt vor unseren Augen, die fast einen unwirtlichen Eindruck macht. Bald tritt sie jedoch an zwei Punkten zurück und öffnet sich zu einer tiefen, nicht allzubreiten Bay, in der wir noch einige Stunden fortlaufend an kleinen Waldkomplexen und freundlichem Kulturland vorbeigleiten. In Europa haben wir kahle Bäume verlassen, hier sehen wir das Laub noch im Zustand der schönsten Verfärbung, in einer Farbenpracht, wie wir sie in Europa niemals zu sehen bekommen; es ist das eine Eigentümlichkeit gewisser amerikanischer Hölzer.

Eine leichte graue Wolke und zwei mächtige Gebäude, welche gleich zwei normannischen Burgen in der Ferne erscheinen, verraten uns endlich die Stadt; eine leichte Wendung der nun ziemlich engen Bay, und mit einer Reihe von Seglern im Vordergrund liegt Baltimore vor unseren Augen, vor den enttäuschten Augen vieler Auswanderer. Was wir zunächst sehen, ist allerdings nur die Vorstadt Locus-Point, die durch zwei mächtige Kornspeicher, sogenannte Elevators von 7—8 Stockwerken, begrenzt wird und ausserdem nur aus Docks, Maschinenfabriken, Schiffswerften und Arbeiterwohnungen nebst zahlreichen Kneipen besteht, hierdurch aber einen sehr unfreundlichen und verwahrlosten Eindruck macht. Aber auch die eigentliche Stadt, welche auf der anderen Seite der Bay liegt, bietet fast nichts des Sehenswerten und wird von den nicht dort lebenden Amerikanern auch gründlich verachtet. Unsere Auswanderer bekommen sie gar nicht zu sehen; denn vor dem Quai, an welchem der Dampfer angelegt hat, wartet bereits der Extrazug der Baltimore-Ohio-Eisenbahn, der sie in einigen Stunden nach dem Innern, zum Teil dem fernsten Westen weiter führen soll. Unterdessen finden sie in einem ganz neuen, vorzüglich eingerichteten Auswandererhaus einige Erholung. Hier haben die Zollbeamten ihre meist resultatlosen Visitationen auszuführen; Post- und Telegraphenbureaux gestatten, Verwandten und Freunden die Ankunft sofort zu vermitteln, amtliche Agenten und Dolmetscher sorgen für die Regelung der Passage, die dadurch erleichtert wird, dass die Meisten das Eisenbahnbillet bereits von Europa mitbringen; ein Beamter der Deutschen Gesellschaft nimmt sich besonders der Kranken und Schwächlichen an, endlich wird in reellen Wechselbuden amerikanisches Geld abgegeben, und für den momentanen Hunger und die Verproviantierung zu der langen Fahrt sind gute Nahrungsmittel in reicher Auswahl zu kaufen. Sehr wichtig ist auch der Umstand, dass kein Unberufener Zutritt hat, so lange die Auswanderer im Haus und auf diese Weise jeder Ausbeutung durch Industrieritter, die früher sehr

schlimm betrieben wurde, ein absoluter Damm entgegengesetzt ist. Es ist wirklich Grosses, was die Baltimore-Ohio-Eisenbahn hier geleistet, so dass 1400 Emigranten innerhalb vier Stunden reisefertig gemacht werden können. Es kann unseren deutschen Emigranten nicht dringend genug geraten werden, über Baltimore zu reisen, statt über New-York, wo die noch recht mangelhaften Castle-Garden*)-Verhältnisse, bei einer Ansammlung von oft 5000 Menschen, eine Unmenge Unannehmlichkeiten und meist einen Aufenthalt von zwei Tagen bedingen.

Unsere Auswanderer sind jetzt im Zuge nach Wagen geordnet, die dann an Zentralstellen abgestossen werden. Auf diesen Zügen sind die Leute sehr gut untergebracht und fahren wesentlich besser, als es die deutsche III. Klasse gewähren würde. Doch es ist auch keine Spazierfahrt; denn Chicago ist ungefähr das nächste Ziel, das nach zwei Tagen erreicht wird, während die Auswanderer nach dem fernen Westen ihre vollen 8 Tage und Nächte auf der Eisenbahn zubringen.

Wir haben sehr wenig Abenteuerer oder Bummler auf dem Schiff beobachtet und könnten dem Schicksal unserer Auswanderer mit Ruhe entgegensehen, in der Hoffnung, dass sie mit Selbständigkeit einen gewissen Wohlstand drüben erwerben werden; aber wir haben auch eine grosse Anzahl schwächlicher und kränklicher Menschen darunter kennen gelernt, und wie diese den potenzierten Kampf ums Dasein bestehen wollen, das macht uns bangen, und wir können ihnen nur den Wunsch mitgeben, dass das Glück, welches ja oft den Auswanderern hold war, sich an ihre Fersen ganz besonders heften möge.

Wir haben in den vorhergehenden Abschnitten nur das Leben auf deutschen Ozeanlinien betrachtet, wir haben ge-

---

*) Auswanderer-Haus, das zirka $^3/_4$ deutsche Meilen vom Landungsplatz des Dampfers abliegt.

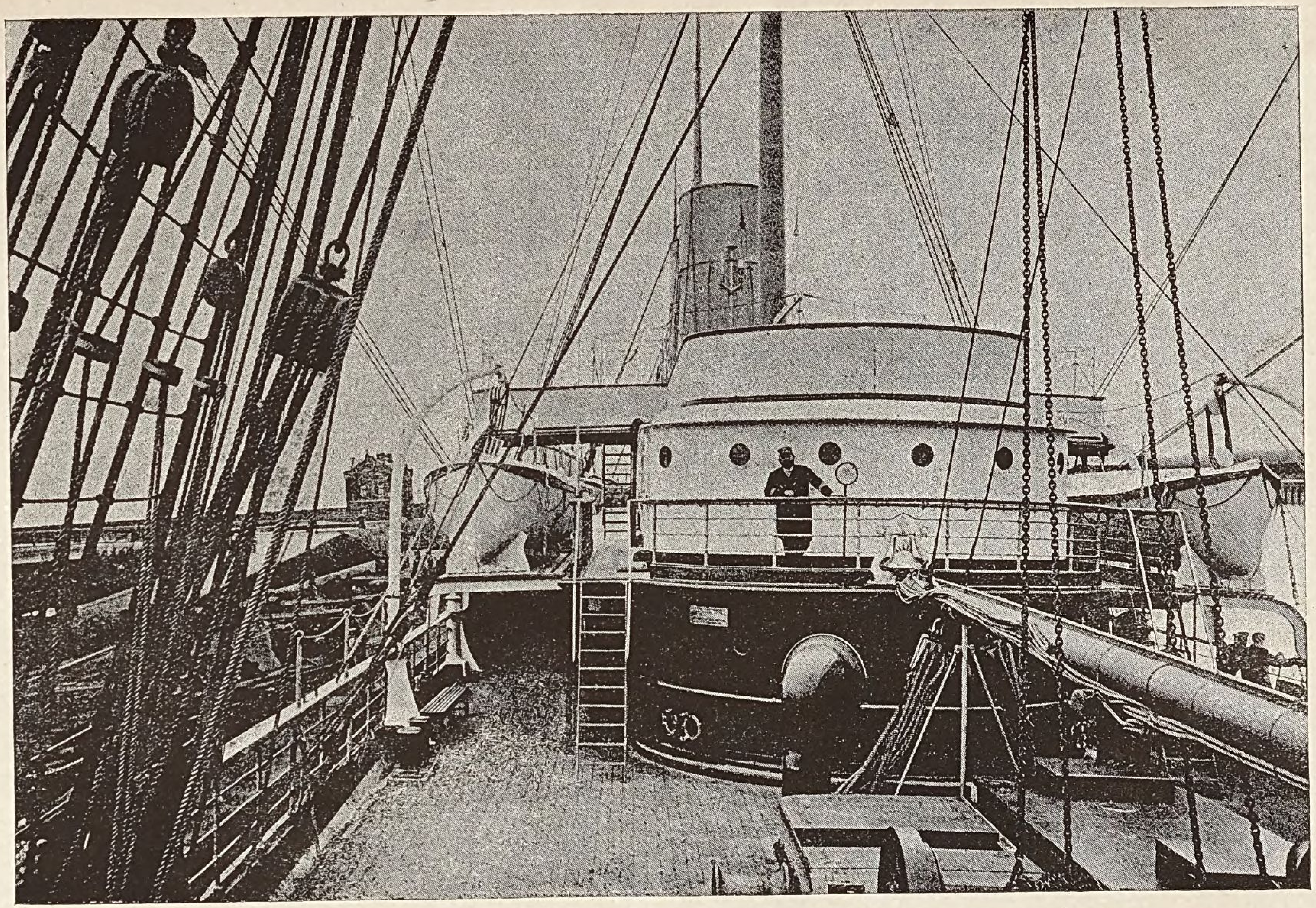
sehen, wie Millionen von Kindern dem Vaterland verloren gehen, um in fernen Kontinenten eine neue Heimat zu gründen. Man hat dem Deutschen, wie keinem anderen Volke der Welt, oft den Vorwurf gemacht, dass er sich im Auslande zu rasch assimiliert, zu leicht mit seiner Sprache seine Stammsangehörigkeit aufgibt und in seinen Gefühlen und Sitten mit dem Adoptivvaterlande zu rasch aufs innigste verwächst. Die Kinder lernen wohl noch die Elternsprache, lernen sie wohl auch in gebildeten Familien absolut korrekt und schön sprechen, allein wir entdecken diese Kenntnisse meist erst dann, wenn sie von uns herausgefordert werden; denn gewöhnlich spricht man die Landessprache. Besonders inbezug auf die Vereinigten Staaten hat man uns Deutsche als charakterlos hingestellt, man hat behauptet, dass bereits die dritte Generation ihre deutsche Abkunft völlig vergessen hätte und dass damit alle Auswanderer für uns total verloren seien. Wir glauben, man ist mit diesen Deduktionen zu weit gegangen, jedenfalls gelten sie nicht in diesem Sinne von der Gegenwart, keinesfalls sind sie für die ganze Erde zutreffend. England und Holland sind uns in ihren Kolonialbestrebungen zeitlich über hundert Jahre voraus, ihre Einwanderer trafen seinerzeit nicht auf geordnete staatliche Verhältnisse, auf Kultursprachen, wie es für die deutsche Auswanderung nach Nord- und Südamerika oder nach Australien der Fall ist und vom ersten Tag an war. Was das formenstarre England in diesem Jahrhundert erreicht, hat es sehr der Gunst der Verhältnisse zu verdanken gehabt. Warum macht es keine Fortschritte in Brasilien zum Beispiel, wo eine Reihe blühender deutscher Kolonien in den letzten Jahrzehnten entstanden? Hier hat es keinen Stützpunkt aus früherer Zeit und steht einem ziemlich geschlossenen Staatswesen gegenüber. Dass der Deutsche in früheren Jahrzehnten, wo er noch kein geeinigtes Vaterland kannte, das ihn im Ausland hätte schützen können, in einen fremden kräftigen Staatenbund vielfach aufging, ist jedenfalls verzeihlich. Dass trotz-

dem dem Heimatland ein warmes Herz bewahrt worden ist, zeigten im Jahre 1870 gerade in Amerika die Deutschen aufs glänzendste.

Assimilierung respektive Akkomodation ist ein uraltes Naturgesetz, weniger ein Gesetz der Klugheit. Auch die Pflanzen- und Tierfamilien befolgen dieses Gesetz in weitgehenderem Masstabe, wenn sie durch irgendwelche Naturereignisse in andere Verhältnisse versetzt werden. Vermögen sie es aus irgendwelchen Ursachen nicht, so degenerieren sie, das Individuum geht zu Grunde, die Rasse stirbt aus. Auf den Menschen übertragen, müssen wir noch die Thatsache in betracht ziehen, dass ein grosser Prozentsatz der Auswanderer, welche im Ausland sich emporgearbeitet, dort einen Hausstand mit ausländischen Frauen gründet, und das Weib ist bekanntermassen das konservative Element in der sozialen Entwicklung; es hält meist die Traditionen der Vorfahren noch zäher fest, als der Mann. Die Mutter ist aber auch meist ein sehr wichtiger Faktor in der Entwicklungsgeschichte der Familie und dadurch zugleich in der Entwicklung der Nation. Ihre Sprache, ihre Lebensanschauung ist der erste, der tiefstbegründete Eindruck, den der junge Weltbürger bekommen hat. Nur derjenige, welcher von der deutschen Schulbank aus die Verhältnisse draussen in der Welt beurteilen will, kann das unbillige Verlangen der Aufrechterhaltung des Nationalitätscharakters durch Generationen stellen. Und doch könnte er sich selbst aus seinen Büchern durch das oft citierte »ubi bene, ibi patria« eines besseren belehren lassen.

Wohl ist es wahr, dass die deutsche Sprache in den Vereinigten Staaten dem Englischen gegenüber als Verkehrssprache zunächst täglich unterliegt, sie teilt dies Schicksal mit jeder anderen Sprache, welche dahin importiert wird; aber andererteils ist sie auch die einzige Sprache, welche neuerdings von dem amerikanischen Volk mit Vorliebe als Bildungssprache kultiviert wird, und gerade auf Dampferreisen lernt man die Thatsache kennen, dass jährlich tausende zu dem Zweck nach

Deutschland gesandt werden, um hier ihre Ausbildung zu erhalten oder zu vervollkommnen. Wir Deutsche des Mutterlandes haben sogar allen Grund, unsere höheren Schulverhältnisse in diesem Punkt zu reformieren, wenn wir nicht eines Tages den Ruf einbüssen wollen, mehr als andere Nationen in Beziehung auf Kenntnis fremder Sprachen zu leisten. Dass der Deutsche Sprachen relativ leicht und gerne lernt, das scheint uns ein Hauptzug in seinem Anpassungsvermögen zu sein, und dieses selbst ist nie ein Fehler, es ist ein Vorzug der Nation, der dem Individuum die Wege in fernen Ländern ebnet, ein Durchsetzen fremder Nationen mit deutschen Elementen ermöglicht, dem Mutterland nicht zum Schaden, wohl aber in späterer Zeit zum Nutzen gereichen muss.



Bremerhaven, Deck des Norddeutschen Lloyd-Dampfers „ALLER“.

V.

Die ostasiatische Zweiglinie von Hongkong nach Japan.

Wir wollen dieses Mal die zirka 1800 geographischen Meilen, welche Deutschland von Hongkong trennen, im Gedankenflug durcheilen, dem Leser jedoch eine kleine Ruhepause gewähren, bevor wir ihn aufs neue über See führen. Der Hongkong-Hafen ist ein so integrierender Faktor für das Verständnis unserer deutschen ostasiatischen Zweiglinie, dass wir ihn nicht nur als geographischen Ausgangspunkt erwähnen dürfen. Heung-Kong, der Blumenduft-erfüllte Seehafen der chinesischen Seefahrer, ist heute der Name für die 30 englische Quadratmeilen grosse Insel geworden, welche dem Delta des mächtigen Kantonflusses vorgelagert, von Kanton selbst nur 90 englische Meilen entfernt liegt. Diese Lage ist handelspolitisch von hoher Bedeutung, da Kanton und die Kantonprovinz den grössten Export im ganzen himmlischen Reiche repräsentieren. England hat es, wie so oft, so auch hier verstanden, zuerst und an der mächtigsten Verkehrsquelle zu schöpfen, seine Kolonie wie ein Kastell an die grosse Handelsstrasse zu legen. Durch den Vertrag von Nanking im August 1842 nach Beendigung des ersten Opiumkrieges ist dieses kostbare Inselchen an England abgetreten worden, damals ein ödes vulkanisches Eiland, an dessen weitabfallenden Bergwänden nur Flechten und Moose, Farne und Gramineen, in den geschützteren Lagen vielleicht einige alpine Pflanzen ihr niederes Dasein fristeten.

Die heftigen Regengüsse zur Zeit der Südwestmonsune*)

---

*) Der Dauerwind, welcher von mitte Mai bis mitte Oktober auf der östlichen Halbkugel weht.

schwemmten unerbittlich die geringe sich bildende Humusschichte von Jahr zu Jahr wieder nach der Tiefe. Die kahlen Granitpyramiden im Innern wurden von den Atmosphärilien und dem glühenden Sonnenbrand an ihrer Oberfläche zersetzt, und wir sind heute im stande, ein Gestein mühelos mit der Hand zu zerbrechen, das als Wettermantel den Stürmen von Jahrhunderten getrotzt. Nicht ganz so trostlos wird es in den wenigen Thalkesseln ausgesehen haben, wenn auch hier die Giessbäche, zur Zeit der in Hongkong nicht seltenen Wolkenbrüche, eine fröhlich herangewachsene Vegetationsschicht oft genug mit Sand und Rollsteinen zugedeckt haben mögen. Wie der Chinese diesen Verhältnissen gegenüber zu dem Namen Heung-Kong kam, ist schwer zu verstehen. Wir selbst können noch heute uns am besten ein Bild von dem dufterfüllten Eiland von ehedem machen, wenn wir die nur zwei Stunden entfernten Kowloonberge der Festländer besuchen. Grossartig schön sind auch sie von Ferne in ihrer Farbenpracht, aber stundenlang wird unser Fuss über das verbrannte Gestein irren, ohne einen Baum zu finden, der uns gegen die Sonne schützt.

Dennoch müssen wir heute Hongkong das grüne, Duft erfüllte Eiland nennen, das wie eine Zauberblume unter den Disteln, seinen Nachbarinseln und dem Festlande hervorleuchtet. Ein halbes Jahrhundert menschlicher Thatkraft, repräsentiert durch englische Energie und englische Geldmittel, hat dieses Wunder geschaffen. Und doch — wie oft hört man in Deutschland von Leuten, die nie draussen gewesen, das gehässig neidische Wort, England hätte seine Kolonien nur ausgezogen! Möchten unsere deutschen Kolonisten in fünfzig Jahren mit demselben berechtigten Stolz auf das zurückblicken dürfen, was sie in der Südsee oder auf afrikanischem Boden leisten konnten! Auch wenn man als Deutscher von vielem im englischen Leben und in der englischen Kolonialpolitik durchaus nicht angezogen wird, von ihrem Kolonisationstalent wird man um so mehr Hochachtung gewinnen, je mehr englische Ansiedelungen man zu sehen Gelegenheit gehabt hat. Wir möch-

ten direkt sagen: »das Land, welches englische Kolonie wird, hat ein glückliches Los gezogen, und jeder zukünftige deutsche Kolonist sollte hier erst noch zur Schule gehen«.

Hongkong ist heute eine blühende Kolonie in des Wortes Doppelbedeutung. Die etwa fünfzig kleineren und grösseren vulkanischen Kegel, welche das Inselmassiv überragen, haben den Anpflanzungen und der Anlegung von Strassen bedeutende Schwierigkeiten in den Weg gelegt. Zwei andere Momente — der vorzügliche Granit aus der Tiefe und die billigen massenhaften Arbeitskräfte, welche China nur zu gerne lieferte — haben das vielleicht einst unmöglich Scheinende zu einem glänzenden Endresultat geführt. Während 1842 die Insel nur von etwa 7000 Chinesen bewohnt war, leben jetzt circa 160000 daselbst, denen eine weisse Bevölkerung von 10000 Köpfen (4000 Mann Besatzung eingeschlossen) gegenüber steht. »Die ich rief, die Geister, werd' ich nun nicht los« — gilt auch in Hongkong und die Chinesenfrage beginnt auch in diesem englischen Freihafen schon ihre unangenehmen Seiten zu gewinnen. Die Stadt Hongkong, offiziell Victoria genannt, wäre ohne ihre Chinesenviertel viel reinlicher und gesünder und müsste ihre Ausdehnung nicht von Jahr zu Jahr mehr den 1825 Fuss hohen Peak hinauf nehmen, wenn man seinerzeit nicht den Chinesen am Hafen vorzügliche Bauplätze eingeräumt hätte. Da im Westen und Osten die beiden chinesischen Viertel liegen, so muss der Europäer notgezwungen nach Süden und hinten — den Berg hinauf ausweichen. Mehrfach vorgeschlagene Expropriationsgesetze den Chinesen gegenüber scheiterten bislang stets im englischen Parlament.

Wir dürfen hier nicht weiter auf Schilderung der Stadt eingehen, in der das deutsche Element unter den übrigen Europäern weitaus die bedeutendste Rolle spielt, wohl aber haben wir die Hafenverhältnisse noch näher zu betrachten. Hongkong-Insel mit seinen kleineren Annexen, den berüchtigten Verstecken der chinesischen Seeräuber aus den fünfziger und sechziger Jahren, liegt dem Delta des Kantonflusses so

vorgelagert, dass eine kräftige Meeresströmung, welche zwischen Festland und Insel durchgeht, die kaffeebraunen Fluten des Stromes verschwinden lässt, ehe sie die Gestade der Insel erreichen. Nur der Schlick des Flusses senkt sich allmälich der Insel zu und gibt ihrem Hafen einen festen Ankergrund. Das chinesische Festland, im eigentlichen Deltagebiet typisch flach, sendet gegen die Insel eine mächtige Halbinsel vor, welche im Aufbau Hongkong völlig gleich, gegen 1500 F. hohe Berge zeigt, die zu langen Ketten geschlossen sind. Die Stadt Hongkong liegt nun auf der Nordseite der gleichnamigen Insel mit dem Blick auf das chinesische Festland — die Kowloonberge, welche im Verein mit den Bergen der Insel ein mächtiges Wasserbecken von 5 englischen Meilen Länge und 3 Meilen Breite so zwischen sich fassen, dass man in der Mitte liegend, keinen der beiden Ausgänge zu sehen im stande ist, da sich hohe Halbinseln wie Coulissen von allen Seiten vorschieben. Dieses Wasserbecken, einem Schweizersee in vieler Beziehung ähnlich, geräumig genug, alle Flotten der Erde aufzunehmen, ist der herrliche Hafen von Hongkong. Dominierend liegt der 1825 F hohe Victoria-Peak über dem Südwestende des Hafens, häufig genug lagern Wolken oder Nebelbänke um sein kahles Haupt, bis eine frische Seebrise aufspringt und die weissen Locken an den granitnen Schläfen des Alten pietätlos zerzaust. Auf halbe Höhe sind die Anpflanzungen des Menschen gediehen und in tropischer Formen- und Farbenpracht umrahmen sie die stattlichen Villen der grösseren Firmen, die ihre Geschäftshäuser längs des Wassers an der Praya oder an der parallel laufenden Queensroad haben. Eine Drahtseilbahn führt uns in 15 Minuten über den steilen Böschungswinkel nach dem Peak empor, der auf seinem höchsten Punkt eine Signalstation trägt, welche die von Süden oder Norden kommenden Dampfer oft zwei Stunden vor ihrer Ankunft im Hafen meldet.

Auch wir erwarten heute die »Mail«, wie es hier heisst, obendrein die deutsche Post. Zu dem Zweck haben wir

eben mit einem der vielen kleinen Dampfer, hier Launch genannt, den Hafen gekreuzt und stehen jetzt auf dem chinesischen Festland, auf der Halbinsel Kowloon. Dieses Terrain wurde 1860 noch an England abgetreten, und hier liegen ausser einigen öffentlichen Gebäuden und Instituten vor Allem die mächtigen Warenlager der Kowloon-Dock Kompagnie. Drei mächtige 500 F. lange Piers oder Landungsbrücken laufen weit in das Wasser hinaus, das hier eine Tiefe von 40 F. hat und den grössten Dampfern ein bequemes Anlegen gestattet. Ein solcher Pier lässt sich einem starken Damm vergleichen, der weit ins Meer hinaus gebaut, jedoch aus den stärksten zu Gerüsten unter einander verbundenen Stämmen aufgeführt ist. Auf seiner 60 F. breiten Plattform laufen Schienenstränge nach dem Quai und den Lagerhäusern, um die aus den Schiffen ausgeschwungenen Güter rasch und leicht weiter zu schaffen. Wir betreten den mittleren Pier, an dessen einer Seite ein grosser weiss gestrichener Dampfer liegt; die Heimatfarben wehen fröhlich an seinem Flaggstock.

Es ist der »General Werder«, das Schiff für die ostasiatische Zweiglinie nach Japan. Vor einigen Tagen erst aus dem Reich der aufgehenden Sonne*) zurück, hat es sich über und über frisch bekleidet und sonstige Spuren einer stürmischen Überfahrt verwischt und liegt jetzt wieder reisefertig mit weit offenen Ladungsräumen, die fast hungrig nach den zu erwartenden Heimatgütern ausschauen, am Pier. 30000 Zentner sollen in 24 Stunden durch diese unersättlichen Rachen in dem weiten Bauch des Japandampfers verschwinden. Ein Kanonenschuss fällt vom Peak, am Südarm des Signalmaster geht die deutsche Flagge und darunter die Signalflagge Q in die Höhe. Der Kapitän des »Werder« erklärt uns, dass die zu erwartende deutsche Post in 12 Meilen Entfernung gemeldet sei und ungefähr in einer Stunde am Pier anlegen werde. Hier wird es inzwischen sehr lebhaft, Steamlaunch um Steamlaunch

---

*) Bai Nippon (»Land des Sonnenaufgangs«) ist der nationale Name Japans.

kommt von Hongkong herüber mit Geschäftsleuten, Freunden oder Verwandten der Neuankommenden, hier und da auch mit einigen Bummlern, die den schönen Abend nach des Tages Hitze und Arbeit in deutschem Fassbier zu ertränken gedenken. Hunderte von braunen Koolis, nur von einem kurzen Lendenschurz umgürtet, vollführen ein ohrenzerreissendes Geschrei; grosse Kohlenschuten werden von Schleppern herangebracht und entleeren ihre schwarze Mannschaft, denn sobald das Schiff festliegt, beginnt auch das Kohlengeschäft. Auf dem Wasser wird es dunkler und dunkler, die Flaggen auf den Schiffen sind gestrichen, Heck- und Toplaternen gehen in die Höhe, wie von Tausenden von Glühwürmchen bedeckt, liegt schweigend der Peak uns gegenüber. Wir stehen am Heck, also dem Hinterende des »Werder« und blicken angestrengt über den Hafen, um aus dem Lichtermeer der ankernden Schiffe, den ankommenden Dampfer herauszufinden. »Sehen Sie das grüne Licht rechts voraus?« fragt uns der Kapitän, »es ist die Steuerbordlaterne der „Bayern"«. Deutlicher und deutlicher treten jetzt die gigantischen Formen aus dem Dunkel, und mit einem Mal schlagen die kräftigen Accorde des Preussenmarsches an unser Ohr, der von den Schiffskapellen mit Vorliebe bei Ankunft im Hafen gespielt wird. Auch wir begrüssen den Ankömmling, indem wir unsere beiden elektrischen Reflektoren auf Pier und Wasser drehen und ihm auf diese Weise das Anlegen erleichtern. Kaum noch ist der Koloss mit Stahltrossen gekettet und bewegungslos gemacht, da wird schon die breite Laufplanke von 30 Koolis emporgehoben, und mit einem friedlichen Hurrah in den Dampfer gestürmt. Der einkommende Kapitän, welcher jetzt auf dem Deck erscheint, wird allseits wegen seiner guten und raschen Reise beglückwünscht, und wenn er nicht, eine altgermanische Hünengestalt, alle um Handbreite überragte, so müsste er untergehen in der Brandung, die ihn so plötzlich umbraust.

Doch als bewährter Seemann hat er schon oft Wellen und Wogenschaum getrotzt, und so kann ihn auch heute nach

erfüllter Pflicht der schäumende Sekt, der ihm von allen Seiten entgegengebracht wird, nicht zum Wanken bringen. Neidisch blickt mit halbgeschlossenem Auge der Peak herüber; »mich hat noch niemand mit Champagner begossen, mich, der seit Jahrtausenden den Hafen vor Stürmen schützt,« grollt es aus seinem Barte und ärgerlich hüllt er sich in eine mächtige Wolkenbank, er kann ja schlafen jetzt bis die nächste Post eintrifft. Wir erfreuen uns noch an der gegenwärtigen, deren Sendungen Deutschland und unsere Lieben am 8. Juli verlassen und heute am 7. August in unsere Hände gelangt sind. Sie haben die weite Fahrt um ganz Europa natürlich nicht mitgemacht, sondern sind mit Expresszügen bis zur Südspitze Italiens, nach Brindisi und von da mit eigenem Postdampfer nach Port-Said befördert worden, wo der Hauptdampfer sie bereits erwartete. Auf diese Weise werden gegen 10 Tage erspart.

Am Pier in Hongkong ist jetzt alles in rastloser Thätigkeit; unaufhörlich schwingen die lautlos arbeitenden hydraulischen Krahnen auf der »Bayern« aus, hundert Hände nehmen die Lasten in Empfang, wälzen sie quer über den Pier nach dem »General Werder«, dessen Dampfwinden die Ladung rasselnd über Bord und in den Raum bringen, wo sie von gewandten Händen in kürzester Zeit verstaut wird. Es dürfte wohl den Leser in der Heimat interessieren, etwas über die Art der Güter zu hören, die unsere Schiffe nach dem fernen Osten schleppen. In erster Linie ist es Eisen aus den rheinischen Werken, in Form von Platten und Stabeisen und dann vor allem Drahtstifte. 6—8000 Fässer mit letzteren werden Reise um Reise der Zweiglinie übergeben. Nächstdem kommen Glas- und Manufakturwaren, Ballen mit Pappe, französischer Sekt und bayerisches Bier. Eine sehr kostbare Ladung, die nur am Tage gelöscht wird, während alle anderen Arbeiten aufhören müssen, sind 700—900 Silberkisten. Das ungeprägte Material stammt aus Nordamerika resp. Mexiko und kommt in Southampton an Bord. Japan besitzt nur geringe Silber-

gruben und muss seine Münzen von auswärts mit Material versehen. Diese Silberladung, welche stets mehrere Millionen in Wert rechnet, ist ein stehender Faktor in unseren Ladungsbüchern geworden und häufig schon von New-York mit unseren Schnelldampfern herübergekommen.

Der Liegetag, welcher sich an die Ankunft der »Bayern« anschloss, ist vorüber. Bei 36° C. hat die europäische und chinesische Mannschaft ihr äusserstes geleistet, erschöpft ruht alles auf den Schiffen und am Pier und freut sich der geringen Abkühlung, welche die nächtliche Brise mit sich bringt. Auf den Achterdecken der beiden Schiffe aber entwickelt sich geselliges Leben, neue Passagiere kommen mit Bekannten an bord, Kapitaine von anderen Schiffen, die im Hafen ankern, machen Besuche, und manch Abschiedsglas wird auf eine gute Reise geleert. Und die Lloyddampfer sind nicht etwa die einzigen deutschen Schiffe im Hafen. Zwei Dampfer der Hamburger Kingsinglinie liegen am nächsten Pier, auch sie sind in beschränkterem Masse, aber recht gut für Passagierverkehr eingerichtet. Ein Dampfer der Bremer Hansalinie, verschiedene kleinere deutsche Dampfer, die auf Charter hier aussen an der Küste fahren und zum teil nach Flensburg gehören, endlich mehrere hamburger Segelschiffe, mit englischen Kohlen befrachtet, liegen im Hafen verankert.

Wenige Stunden Nachtruhe nur können sich Offiziere und Mannschaft gönnen, denn bei Tagesanbruch segeln beide Schiffe. Zuerst läuft die »Bayern« aus, und nachdem sie in freies Fahrwasser gekommen, folgt ihr der »General Werder«. Beide Schiffe nehmen zuerst den gleichen Kurs durch die Formosa-Strasse, doch gibt es kein Wettfahren zwischen ihnen, da der Hauptdampfer uns bereits in den ersten Nachmittagsstunden ausser Sicht kommt. Er hat nach circa 60 Stunden mit Shanghai sein Endziel erreicht, wo er 15 Tage liegen bleibt und »von Grund aus nachgesehen und neu übermalt wird.«

Auf dem »General Werder« erfreut uns zuerst das herrliche Küstenpanorama von Swatau, Amoy und Futscheu —

hohe gelbe Dünen, im Hintergrunde violett gefärbte groteske Granitberge, die wir erst gegen den Ausgang der 100—150 Meilen breiten Strasse aus den Augen verlieren. Hier ändern wir den Kurs und steuern an der Nordseite von Formosa, dessen hohe Gebirge nur bei klarem Wetter in Sicht kommen, mehr östlich. Damit verlieren wir auf 24 Stunden das Land ausser Sicht und treten in das Gebiet einer warmen Strömung, des Kurosiwo (spr. Kuróschio), (zu deutsch der schwarze Strom), der sich, wie fast alle warmen Meeresströmungen, durch sein indigoblaues Wasser auszeichnet. Er hat manche Ähnlichkeit mit dem Golfstrom der atlantischen Küsten und bedingt wohl zum teil das warme Klima Japans gegenüber der chinesischen Küste gleicher Breite, die im Winter für mehrere Monate völlig vereist, z. B. in Tientsin, wo das zum Schutz der europäischen Kolonie stationirte fremde Kriegsschiff im Winter stets einfriert. Auch der enorme Fischreichtum der japanischen Gewässer mag zum teil von ihm abhängig sein, sowie das Vorkommen mancher mehr tropischen Lebensformen unter der marinen Fauna. Nebelbildungen und schwere atmosphärische Störungen sind hier sehr häufig, die sich zuweilen, besonders im August, September und Oktober, zu den gefürchteten Wirbelstürmen ausbilden, welche man in Ostasien als Taifune bezeichnet. Der Kurs des Dampfers geht nun durch die Linschoten-Gruppe hindurch, kleine Inseln mit bis zu 2000 F. hohen Vulkanen, welche zum teil noch thätig sind und auch beim klarsten Wetter stets blendend weisse Wolken auf ihren Häuptern tragen. Die schroff abfallenden Wände der Kegel lassen deutlich die chokoladenbraunen Lavaergüsse vergangener Eruptionen unterscheiden, doch scheinen dieselben längere Zeit zurück zu liegen, da eine üppige Vegetation sich in den tiefen Rinnen zwischen zwei Lavaströmen ansiedeln konnte. Zu Japan gehörig, sollen nur vereinzelte armselige Fischerleute hier ein kärgliches Dasein führen. Abermals verlieren wir das Land auf 36 Stunden ausser Sicht, bis wir uns der Küste von Japan am fünften Tage der Reise nähern. Hier auch liegt eine Feuerwache in Gestalt eines mächtigen

noch thätigen Vulkans auf Vries-Island. Wir haben jedoch wenig Interesse für ihn, denn alles blickt mit Gläsern nach der anderen Seite, nach dem Gestade Japans, wo der sagenumwobene Götterberg — der Fuji-no-yama*) plötzlich über den Wolken emportaucht.

Wenn es ein Wahrzeichen für Japan gibt, so ist es dieser Vulkan, der 1707 seinen letzten Ausbruch mit Flammenschrift und Donnergetöse in die Annalen einer weiten reichen Landschaft schrieb. Hundert Ortschaften und Tausende von Menschen wurden ein Opfer seiner finsteren Laune. 13000 Fuss hoch, zeigt er eine fast vollendete Symmetrie mit sehr steil abfallendem Böschungswinkel. Die Spitze des Kegels ist beim letzten Ausbruch eingestürzt und eine mächtige Somma, eine tiefe Kratermulde mit scharf einfallenden Rändern, ist an ihre Stelle getreten. Wir können viele majestätische Bergformen sehen, die uns mit Ehrfurcht erfüllen, aber sicher nur sehr wenige, die dem Fuji-san an erhabener Pracht nahekommen. Ringsum nur niedere Berge, die sich kaum 1500 F. erheben, nur wenig höher als die Ebene, aus der der Sagenberg emporsteigt. Violett und verschwommen, selbst wie ein Märchen, erscheint sein reichbewaldeter Körper, auf dem sich das steinerne Haupt in hellerer Farbe frei in den blauen Äther hebt. Auf dem Scheitel liegt Eis und Schnee, die in langen glänzenden Strähnen über das verwitterte, tiefgefurchte Antlitz herunterhangen. Der Fuji-san gehört zu jenen erhabenen Schönheiten auf Erden, die, wie die Niagara-Fälle, jeder Beschreibung spotten, aber Jeden, der sie sieht, aufs tiefste ergreifen. So ist er denn in Sage, Tradition und als Motiv bei bildlichen Darstellungen das A und O der Japaner geworden. Auf Fächern, auf Lacksachen aller Art, in Seidenstickereien und Wandgemälden wird er verwertet, und weder der Japaner noch der Fremde fühlt sich dadurch gelangweilt.

Aber wie berühmte Leute gönnt er uns selten seinen

---

*) Man findet für diesen Vulkan auch die Namen Fuji-san, Fusi-yama.

Anblick auf lange Zeit, und mancher kann eine flüchtige Reise nach Japan gemacht haben, ohne des etwa 80 Kilometer landeinwärts liegenden Berges ansichtig zu werden. Noch wenige Meilen Fahrt, und mit 5 Tagen und 6 Stunden haben wir unsere Reise beendet; ein Kanonenschuss vom Vorderschiff allarmiert Post und Agentur in Yokohama. Diese Stadt wird jeden, der mit hoch gespannten Erwartungen nach dem Lande des Sonnenaufgangs kommt, bitter enttäuschen. Eine weite offene Bay ist allseitig von flachem Lande umgeben. Nur ein flacher niederer Höhenzug zur linken, der sog. Bluff, trägt einige Dutzend europäischer Villen, darunter auch das schöne deutsche Marinehospital. Zu Füssen dieses Hügels liegt das europäische Geschäftsviertel und weiter nach rechts und hinten die japanische Stadt, die wie alle japanischen Städte reinlich, aber äusserst schmucklos, fast armselig erscheint. Ein Haus gleicht dem anderen, ein Dach dem andern, alles ist von Holz aufgeführt, meist nur mit einem Stockwerk, selten nur sind Anstriche verwendet; alles erscheint in dem monotonen grau, wie es Holzflächen annehmen, die Sonne, Wind und Regen ausgesetzt sind. Wie in jedem Hafen, so ist auch hier das Schiff im Umsehen von dutzenden von Fahrzeugen umringt, die alle ihre Dienste anbieten und von kräftigen Bootsleuten stehend gerudert werden. Wer das japanische Volk nach den schwächlichen Pygmäengestalten aus den besseren Ständen, die nach Europa zu Studien gesandt werden, beurteilen will, wird weit fehl gehen. Der Mann des japanischen Volkes ist kleiner als der Durchschnittsdeutsche, aber breitschulterig und von vorzüglichem Muskelbau. Seine Leistungen als Bauer, Bootsmann oder Wagenläufer stehen auch den besten Leistungen unserer deutschen Handarbeiter ebenbürtig zur Seite. Einen Fehler möchten wir hier noch rügen, der in Deutschland fast allgemein gemacht wird mit dem Worte »Japanese«. Der Japaner wird sich nie so nennen und fühlt sich im Gegenteil schmerzlich berührt, wenn ihm dieser chinesische Zopf, den er nie getragen, angehängt wird. Er fühlt sich damit auf eine

Stufe mit dem Chinesen gebracht, den er gründlich hasst und verachtet und den er auch, Handelsgewandtheit und Geschäftskenntnis ausgeschlossen, weit hinter sich gelassen, obwohl er seine ganze Kultur vor langen Jahrhunderten über Korea aus dem Lande der Mitte empfangen hat.

Drei bis sechs Tage, je nach Jahreszeit, liegt der »Werder« in Yokohama, um dann den Rückweg durch die Inland-Sea zu nehmen. In 30stündiger Fahrt der Südostküste der Hauptinsel Nippon entlang, erreicht er mit Kóbe oder Hiogo seinen zweiten Hafen in Japan und hiermit die östliche Mündung der Inland-Sea. Kóbe ist der Name für die europäische, Hiogo für die japanische Stadt, die ohne Grenze ineinander übergehen. Hier finden wir ein herrliches Bergpanorama, das viel Ähnlichkeit mit dem der Riviera besitzt und ein recht schmuckes europäisches Settlement, das sich mit vielen Villen die Vorberge hinauf erstreckt und uns ebenso entzückt, als uns Yokohama vielleicht enttäuscht hat. Der Dampfer liegt hier zwei Tage und gestattet uns, dank einem schon recht guten Eisenbahnnetze in Japan, vielfache Ausflüge zu machen. Hier ist es namentlich das industriereiche Kioto, die uralte Mikadoresidenz vor der Restauration im Jahre 1868, welche jeden Fremden, vor allem aber jede Dame anzieht, die in Japan »schoppen« (shopping) gehen will, wie man hier aussen nachahmenderweise auch als Deutscher meist für Kuriositäten-Einkäufe sagt.

Hinter Kóbe eröffnet sich die Inland-Sea der englischen Seekarten, jenes wunderbare Binnenmeer, das im Norden von der Hauptinsel, im Süden von den Inseln Sikoku und Kiusiu begrenzt wird und viele hundert kleine und grössere Inseln in seinem weiten Becken birgt. Auf himmelblauem tiefem Wasser, das meist spiegelglatt ist, gleitet der Dampfer lautlos und unerschüttert dahin. Trotz der häufig sehr engen Passagen behält er seine volle Fahrt bei, und das Auge hat hier das im Allgemeinen seltene Vergnügen, an den so nahen Landmarken die Geschwindigkeit des Schiffes direkt beobachten zu können.

Die Inland-Sea nimmt an den Gezeiten des grossen Ozeans teil, und die auflaufende Flut, welche plötzlich in so enge Schranken gepresst wird, bedingt hier stets eine starke Strömung, die sich in den engsten Strassen dem Auge deutlich bemerkbar macht und das Bild einer Fahrt auf einem mächtigen Strom mit hohen Ufern nur noch mehr zum Ausdruck bringt. Das Schiff hat davon natürlich Vorteil oder Nachteil und legt z. B. bei mitlaufendem Strom 3—4 Meilen mehr in der Stunde zurück. Die Inland-Sea ist bei der hohen Ausbildung der japanischen Küstenschiffahrt und ihrer günstigen Lage selbstverständlich der Tummelplatz von tausenden von kleinen und grossen Jonken, die sorgfältiger auf „Mitstrom" achten müssen, als der durch seine Maschine unabhängigere Dampfer. So kommt es denn häufig, dass eine ganze Flottille aus einigen hundert Fahrzeugen bestehend, mit dem Umsetzen des Stromes die Anker hebt und uns so dicht gedrängt entgegentreibt, dass der Navigationsoffizier auf der Brücke die grösste Mühe hat, eine Kollision zu vermeiden. Hoch bäumen sie auf die kleinen Fischerfahrzeuge, unter den mächtigen Bugwellen, die der grosse Dampfer bei voller Fahrt aufwirft, sie scheinen sich fast auf ihr hinteres Ende setzen zu wollen, schlaff schlagen die breiten weissen Segel gegen den Mast, aber unbekümmert hält der Mann am Steuer sie in der richtigen Lage und nach einigen immer schwächer werdenden Kapriolen verfolgen sie wieder völlig beruhigt ihre wohlbekannte Bahn. An zwei Stellen treten die oft Meilen weit auseinander liegenden Ufer so dicht zusammen, dass ein starker und geübter Arm von beiden Seiten des Schiffes an Land zu werfen imstande sein möchte. Hunderte von Inseln liegen gleich mannigfaltig geformten Blättern über die blaue Flut zerstreut. Alle sind sie hoch und gebirgig diese kleinen Eilande, fast alle sind sie vulkanische Erhebungen, viele tragen kleinere oder grössere Vulkane auf ihrem Rücken. Längst ist jedoch hier Ruhe eingetreten, und eine üppige Vegetation grünt an den steilen Hängen. Hier erfreut den Formensinn die graziöse Silhouette

eines Bambusdickichtes — ein lebendes Makartbouquet, dort ist es der mächtige Kampherbaum, der mit seinem dunkelgrünen, glänzenden Laubdach das Auge erfrischt. Nur die Spitze der Berge ist meist kahl und zeigt uns häufig den vulkanischen Typus sehr schön ausgebildet. Bald ist jene ein Aufschüttungskegel mit gleichmässig auslaufender Spitze, bald ist die letztere eingestürzt und hat eine Somma gebildet, zuweilen ist es auch eine Pyramide, die durch ihre Regelmässigkeit uns überrascht. Dieser friedleuchtende Vordergrund wird umrahmt und überragt von den höheren Bergen der Hauptinseln. Sie erscheinen in den duftigen violetten Tönen der fernen Landschaft und zeigen ähnliche Formen, wenn auch öfters zu Ketten vereint.

Nach 18 stündiger Fahrt erreicht der Dampfer mit der Simonoseki-Strasse, die von starken Bergforts beherrscht wird, wieder das chinesische Ostmeer und damit offeneres Wasser, wenngleich auch jetzt noch manche Insel passiert wird. Hier empfängt ihn häufig eine recht kräftige Brise, und empfindliche Passagiere, die sich eben noch in voller Behaglichkeit der schönen Welt gefreut haben, werden unangenehm plötzlich an die Unvollkommenheit unseres Daseins erinnert. Inzwischen ist die Nacht eingebrochen und gewährt uns, während wir an der Westküste der Insel Kiusiu dahinsteuern, noch ein eigenartiges Schauspiel. Soweit wir die Küste überblicken können, sehen wir tausende und tausende von Lichtern, alle in einer Reihe angeordnet.

Es sind Fischerflotten, die bei nacht auf den Fang ausgehen und das Licht mit als Anziehungsmittel für Fische benützen.

In den ersten Morgenstunden läuft der Dampfer in den herrlichen Hafen von Nagasaki ein. Ein eigentümlicher Berg oder Felsen, der die Einfahrt bewacht und einem eben aufgeschossenen Steinpilz verglichen werden kann, zieht die Aufmerksamkeit auf sich, um so mehr, da die Sage erzählt, dass von diesem „Papenberg“ bei den grossen Christenverfolgungen

im Anfang des 17. Jahrhunderts tausende von japanischen Christen in die See gestürzt wurden. Der Hafen von Nagasaki ist schmal, aber sehr tief und von hohen Bergen rings beschützt. Vor Jahrhunderten, als die Portugiesen und Holländer den Handel mit Japan eröffneten, wählten sie deshalb auch gerade diesen Hafen als den geeignetsten für ihre Faktoreien. Und so schwere Stürme auch über die kleine Kolonie dahinbrausten, holländische Ruhe und Zähigkeit hat es fertig gebracht, hier stand zu halten bis zur eigentlichen Eröffnung des Landes zu anfang der sechziger Jahre. Beneidenswert war sie allerdings nicht, die Lage der holländischen Kaufleute. Auf der kleinen Insel Desima, die im Innenhafen gelegen ist und kaum Raum für ein Dutzend Männer hatte, wurden sie wie Gefangene bewacht und mussten sich die bittersten Demütigungen gefallen lassen. Allein es haben Männer, wie Kämpfer und Thunberg, die als Aerzte der Kolonie angehörten, dennoch von diesem Gefängnis aus, das sie nur selten verlassen durften, Bücher geschrieben, die noch heute, nach über hundert Jahren, unsere Bewunderung erregen und in vieler Beziehung als klassische Quellenwerke gelten müssen.

Nur einen knappen Tag bleibt der Dampfer in Nagasaki liegen, er nimmt hier die Kohlen für die ganze Rundreise ein. 14,000 Zentner werden in 8 Stunden meist von Mädchenhänden aus den längsseit liegenden Leichtern an bord gebracht. Zu diesem Zweck werden breite Leitern von den Kohlenleichtern an der Schiffswand schräg aufgestellt und mit einigen dutzend der immer lustigen schwarzen Teufelinnen besetzt, andere schaufeln unten in kleine Körbe, die nun wie Feuereimer von hand zu hand fliegen und auf Deck in die Kohlenschächte gestürzt werden. Kinder sammeln oben die leeren Körbe und werfen sie nach den Leichtern zurück.

Der Handel ist in den letzten Jahren in dem so allgemein bekannten Nagasaki sehr zurück gegangen, da das mehr zentral gelegene Kóbe, das seit einem halben Jahr durch Eisen-

bahn auch mit der Hauptstadt Tokio verbunden ist, Nagasaki den Lebensfaden mehr und mehr unterbindet. Während wir in Kóbe in einem schönen deutschen Klub mit zirka 50 Mitgliedern freundlich aufgenommen wurden, gilt von Nagasaki das bekannte »tres faciunt collegium.«

Am späten Nachmittag verlassen wir den Hafen von Nagasaki, und mit der kleinen Insel Takasima, unserer Kohlenlieferantin, sagen wir dem Lande der aufgehenden Sonne, das jetzt allerdings im Strahlenglanz der untergehenden wie ein schöner Traum hinter uns liegt, ein tief empfundenes Lebewohl. Nach viertägiger eintöniger Fahrt laufen wir in Hongkong wieder ein, wo die von Shanghai zurückgekehrte »Bayern« unser bereits wartet. Mit ihr gehen auch diese Zeilen nach dem fernen Heimatlande, wo sie zur kalten Weihnachtszeit vielleicht älteren und jüngeren Herzen von des Ostens Sonne einige Strahlen mitbringen dürfen.

STAATSBIBLIOTHEK BAMBERG

Gustav Fritzsche Kgl. Hofbuchbinder Leipzig.

Papellier, Eduard

Reisebilder aus dem transozeanischen Dampferverkehr von Eduard Papellier.
Mit einem Vorw. von Siegmund Günther

Ansbach 1889

Bamberg, Staatsbibliothek -- Geogr.it.o.485-am
urn:nbn:de:bvb:12-bsb11834159-1